**Deutscher Bundestag** **Drucksache 17/6334**

**17. Wahlperiode** 29. 06. 2011

# Gesetzentwurf

## der Bundesregierung

### Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes

#### A. Problem und Ziel

Die Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates muss von den Mitgliedstaaten bis zum 17. Juni 2011 in nationales Recht umgesetzt werden. Die erforderliche Anpassung des geltenden Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) erfolgt durch diesen Gesetzentwurf.

Darüber hinaus werden mit diesem Gesetzentwurf die bislang über die Verweisung in § 15 SUG entsprechend geltenden Vorschriften des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes (§§ 5 bis 29 FlUUG) textlich und unter Berücksichtigung der inhaltlichen Besonderheiten der Seesicherheitsuntersuchung in das SUG integriert. Durch diese „Entkoppelung“ vom FlUUG wird zum einen die Anwenderfreundlichkeit des SUG verbessert. Zum anderen wird verhindert, dass Rechtsakte zur Flugunfalluntersuchung auf europäischer Ebene, wie jüngst die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG – ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35 –, die einen Änderungsbedarf in Bezug auf das geltende FlUUG auslösen, automatisch auch für die Seeunfalluntersuchung gelten.

#### B. Lösung

Der Gesetzentwurf baut auf dem geltenden SUG auf und konkretisiert bzw. ergänzt es um die von der Richtlinie 2009/18/EG für die Mitgliedstaaten vorgegebenen Verpflichtungen für Seeunfälle und sonstige Vorkommnisse im Seeverkehr im Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG.

Hiervon betroffen sind insbesondere die Regelungen in § 1 (Anwendungsbereich), § 11 (Entscheidung über die Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung nach Abschnitt 3 und Meldung der Gründe für die Entscheidung an die nach der Richtlinie 2009/18/EG eingerichtete europäische Datenbank „Europäisches Informationsforum für Unfälle auf See“), § 17 (Teilnahme an Sicherheitsuntersuchungen anderer Staaten) und § 29 Absatz 5 (Monitoring der von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung – BSU – herausgegebenen Sicherheitsempfehlungen). Durch die Aufnahme der Regelungsinhalte aus dem FlUUG in eigenständige Paragraphen des SUG wird der bisherige § 15 aufge-

hoben. An seiner Stelle werden in Abschnitt 3 die Unterabschnitte 4 (Durchführung der Sicherheitsuntersuchungen), 5 (Untersuchungsberichte und ihre Bekanntgabe), 6 (Untersuchungskammer) und 7 (Allgemeine Vorschriften) eingefügt. Dadurch bedingt verschiebt sich die Nummerierung der Paragraphen in den Abschnitten 4 und 5.

## C. Alternativen

Keine.

## D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Der Gesetzesentwurf löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben ohne Vollzugsaufwand aus.

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand

Die in dem Gesetzentwurf getroffenen Regelungen betreffen Aufgaben, die bereits jetzt von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) wahrgenommen werden. Neu hinzugekommen sind lediglich die durch die Richtlinie 2009/18/EG den Mitgliedstaaten auferlegten Meldepflichten für Seeunfälle und sonstige Vorkommnisse im Seeverkehr, die vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG erfasst sind, an die nach dieser Richtlinie einzurichtende europäische Datenbank „Europäisches Informationsforum für Unfälle auf See“ bzw. an die Europäische Kommission und das ebenfalls aufgrund der Richtlinie 2009/18/EG durchzuführende Monitoring von Sicherheitsempfehlungen, die die BSU herausgibt. Im Ergebnis dürfte damit ein nur geringfügiger Mehraufwand verbunden sein, der keine finanziellen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt hat. Etwaige, gleichwohl entstehende Mehrausgaben und Mehrbedarf an Planstellen und Stellen werden im Einzelplan 12 eingespart.

Der Gesetzentwurf löst für Länder und Kommunen keine Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand aus.

## E. Sonstige Kosten

Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich. Kosten für die Wirtschaft, insbesondere die Schifffahrt, entstehen nicht. Die BSU hat bereits auf der Grundlage des geltenden SUG Sicherheitsuntersuchungen durchgeführt und – wo im Sinne der Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr erforderlich – Sicherheitsempfehlungen an die Seeverkehrswirtschaft und die Seeverkehrsindustrie ausgesprochen. Auswirkungen auf die Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

## F. Bürokratiekosten

Mit dem Gesetzentwurf wird – bedingt durch die Vorgaben der Richtlinie 2009/18/EG – im Rahmen des Monitorings der Sicherheitsempfehlungen in § 29 Absatz 5 SUG eine neue Informationspflicht für die Wirtschaft eingeführt. Eine genaue Bezifferung der Bürokratiekosten nach dem „Standardkosten-Modell“ ist nicht möglich. In den Jahren 2002 bis 2009 waren pro Jahr durchschnittlich 17 Adressaten aus der Wirtschaft Empfänger von Sicherheitsempfehlungen. Der konkrete Zeitaufwand für einen Bericht an die BSU ist einzelfallabhängig und dürfte auf einen Zeitraum von wenigen Minuten bis maximal 2 oder

3 Stunden geschätzt werden. Im Ergebnis ist daher von nur marginalen Bürokratiekosten für die Wirtschaft auszugehen.

Für Bürgerinnen und Bürger werden mit dem Gesetzentwurf keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Für den Bereich der Verwaltung werden – bedingt durch die Richtlinie 2009/18/EG – für Seeunfälle und sonstige Vorkommnisse im Seeverkehr, die vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG erfasst sind, vier neue Informationspflichten eingeführt. Im Einzelnen handelt es sich um die Meldepflicht nach § 11 Absatz 3 SUG bei Verzicht auf eine Sicherheitsuntersuchung, nach § 17 Absatz 1 bei parallelen Sicherheitsuntersuchungen, nach § 28 Absatz 1 in Bezug auf die Veröffentlichung des Untersuchungsberichts und nach § 29 Absatz 2 für Frühwarnungen, wobei die Veröffentlichung des Untersuchungsberichts bereits jetzt schon einer jahrelangen Praxis der BSU entspricht.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 29. Juni 2011

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 884. Sitzung am 17. Juni 2011 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Angela Merkel

**Anlage 1**

# Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes*

Vom …

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

## Artikel 1

Das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. Juni 2002 (BGBl. I S. 1815, 1817), das zuletzt durch Artikel 15 Absatz 114 des Gesetzes vom 5. Februar 2009 (BGBl. I S. 160) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift des Abschnitts 1 wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 1
Anwendungsbereich“.

2. § 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 werden die Wörter „schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse“ durch die Wörter „von Seeunfällen oder sonstigen Vorkommnissen im Seeverkehr (Seeunfällen)“ ersetzt.

   b) Absatz 2 wird aufgehoben.

   c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2.

   d) Die bisherigen Absätze 4 und 5 werden durch folgende Absätze 3 und 4 ersetzt:

   „(3) Unbeschadet der Verpflichtungen aus Artikel 94 Absatz 7 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1798) gilt dieses Gesetz nicht für Seeunfälle mit ausschließlicher Beteiligung von

   1. Kriegsschiffen, Truppentransportschiffen oder sonstigen, dem Bund oder den Ländern gehörenden oder von diesen betriebenen Schiffen, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen Zwecken als Handelszwecken dienen,

   2. Schiffen ohne Maschinenantrieb, Holzschiffen einfacher Bauart sowie nicht für gewerbliche Zwecke eingesetzten Sportbooten oder Sportfahrzeugen, sofern sie nicht über eine vorgeschriebene Besatzung verfügen und mehr als zwölf Fahrgäste befördern,

   3. Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15 Metern,

   4. fest installierten Offshore-Bohreinheiten.

   Im Übrigen wird für die Sicherheitsuntersuchung von Seeunfällen, an denen ein militärisches Schiff beteiligt ist und durch die überwiegend militärische Belange berührt werden, zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesministerium der Verteidigung eine geeignete Regelung getroffen.

   (4) Abweichend von Absatz 3 ist Abschnitt 3 auf Seeunfälle in deutschen Hoheitsgewässern und in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone mit ausschließlicher Beteiligung der in Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 oder 3 genannten Schiffe und Fahrzeuge anzuwenden, sofern im Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder Fahrzeuges ein Seeunfall im Sinne des § 1a Nummer 1 eingetreten ist und

   1. Erkenntnisse zu erwarten sind, die voraussichtlich zu einer Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr, insbesondere durch Verbesserung geltender Vorschriften oder Einrichtungen für die Seefahrt, beitragen können, oder

   2. ein Staat mit begründetem Interesse eine Sicherheitsuntersuchung im Sinne des Abschnitts 3 beantragt.

   Eine Sicherheitsuntersuchung im Sinne des Satzes 1 unterbleibt, soweit sie nicht durchführbar ist oder Anhaltspunkte dafür gegeben sind, dass die Untersuchung nicht durchführbar sein könnte.“

3. Nach § 1 wird folgender § 1a eingefügt:

„§ 1a
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes sind

1. Seeunfall

   a) jedes Ereignis, das wenigstens eine der nachstehenden Folgen hat:

      aa) den Tod oder die schwere Verletzung eines Menschen, verursacht durch oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes,

      bb) das Verschwinden eines Menschen von Bord eines Schiffes, verursacht durch oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes,

      cc) den Verlust, vermutlichen Verlust oder die Aufgabe eines Schiffes,

      dd) einen Sachschaden an einem Schiff,

---

* Dieses Gesetz dient zugleich der Umsetzung der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 131 vom 28.5.2002, S. 114). Im Gesetz enthaltene Verweise auf diese Richtlinie gelten als Verweise auf die Richtlinie in ihrer jeweils geltenden Fassung.

ee) das Aufgrundlaufen oder den Schiffbruch eines Schiffes oder die Beteiligung eines Schiffes an einer Kollision,

ff) einen durch oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verursachten Sachschaden,

gg) einen Umweltschaden als Folge einer durch oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines oder mehrerer Schiffe verursachten Beschädigung eines oder mehrerer Schiffe;

b) jedes durch oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verursachte Ereignis, durch das ein Schiff oder ein Mensch in Gefahr gerät oder als dessen Folge ein schwerer Schaden an einem Schiff, einem meerestechnischen Bauwerk oder der Umwelt verursacht werden könnte;

2. sehr schwerer Seeunfall

ein Seeunfall, der einem Schiff zustößt und bei dem es zu einem Totalverlust des Schiffes, zum Tod eines Menschen oder zu einer erheblichen Verschmutzung kommt;

3. schwerer Seeunfall

ein Seeunfall, der nicht als „sehr schwerer Seeunfall“ einzuordnen ist und bei dem es insbesondere zu einem Brand, einer Explosion, einem Zusammenstoß, einer Grundberührung, einem Kontakt mit einem festen Körper, einem durch schweres Wetter verursachten Schaden, einem Eisschaden, einem Riss oder einem vermuteten sonstigen Schaden in der Außenhaut mit einer oder mehreren der nachstehenden Schadensfolgen kommt:

a) Ausfall der Hauptmaschinen; erhebliche Beschädigung der Unterkunftsräume; schwere Beschädigung der schiffbaulichen Verbände, insbesondere ein Leck im Unterwasserbereich der Außenhaut, wodurch das Schiff fahruntüchtig wird,

b) Verschmutzung, unabhängig von der Menge freigesetzter Schadstoffe, oder

c) eine Havarie, die ein Abschleppen oder eine Hilfeleistung von Land aus erforderlich macht;

4. Staat mit begründetem Interesse

ein Staat,

a) der Flaggenstaat eines Schiffes ist, das Gegenstand einer Untersuchung ist,

b) in dessen inneren Gewässern oder Küstenmeer sich ein Seeunfall zugetragen hat,

c) der geltend machen kann, dass ein Seeunfall einen schweren Schaden an der Umwelt dieses Staates oder in den Gebieten, über die dieser Staat nach den anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts seine Hoheitsgewalt auszuüben berechtigt ist, verursacht hat oder zu verursachen droht,

d) der geltend machen kann, dass die Folgen eines Seeunfalls einen schweren Schaden in diesem Staat selbst oder an künstlichen Inseln, Einrichtungen oder Bauwerken, über die dieser Staat nach den anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts seine Hoheitsgewalt auszuüben berechtigt ist, verursacht hat oder zu verursachen droht,

e) der geltend machen kann, dass infolge eines Seeunfalls einer oder mehrere seiner Staatsangehörigen das Leben verloren oder schwere Verletzungen erlitten haben,

f) der über wichtige Informationen verfügt, die für die Sicherheitsuntersuchung von Nutzen sein können, oder

g) der aus einem anderen Grund ein Interesse geltend machen kann, das von dem bei der Sicherheitsuntersuchung federführenden Staat als bedeutend angesehen wird.“

4. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe „Buchstaben A und C“ wird durch die Angabe „Buchstaben A, C und D“ ersetzt.

b) Die Angabe „Buchstaben B und D“ wird durch die Angabe „Buchstaben B und E“ ersetzt.

5. In § 3 wird die Angabe „Buchstaben B und D“ durch die Angabe „Buchstaben B und E“ ersetzt.

6. In § 4 werden die Wörter „schaden- oder gefahrverursachenden Vorkommnissen“ durch das Wort „Seeunfällen“ ersetzt.

7. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden

aa) in Nummer 1 die Wörter „Vorkommnisse im Sinne von § 4“ durch die Wörter „Seeunfälle im Sinne des § 4“ ersetzt und

bb) Nummer 2 wie folgt gefasst:

„2. der jeweilige Schiffsführer des Schiffes unmissverständlich angewiesen wird, für

a) die Sicherung sämtlicher Daten von Seekarten, Schiffstagebüchern, elektronischen und magnetischen Aufzeichnungen sowie Videobändern, einschließlich der Daten des Schiffsdatenschreibers und sonstiger elektronischer Geräte über den Zeitraum vor, während und nach einem Seeunfall sowie den Schutz dieser Geräte vor Störungen,

b) die Verhinderung des Überschreibens oder sonstiger Veränderungen der in Buchstabe a bezeichneten Daten und

c) die unverzügliche Einholung und Sicherung aller Beweise für Sicherheitsuntersuchungen

Sorge zu tragen.“

b) In Satz 2 werden die Wörter „vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2785), das zuletzt durch Artikel 278 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung“ gestrichen.

8. In § 6 werden

   a) die Wörter „Vorkommnisse im Sinne des § 4“ durch die Wörter „Seeunfälle im Sinne des § 4“ ersetzt und

   b) die Wörter „vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 24. August 2001 (BGBl. I S. 2276), in der jeweils geltenden Fassung“ gestrichen.

9. In § 7 werden

   a) die Wörter „Richtlinie 94/57/EG“ durch die Wörter „Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11) in der jeweils geltenden Fassung“ und

   b) die Wörter „Vorkommnis im Sinne von § 4, das den Schiffskörper“ durch die Wörter „Seeunfall im Sinne des § 4, der den Schiffskörper“

   ersetzt.

10. In § 8 werden die Wörter „Vorkommnis im Sinne von § 4“ durch die Wörter „Seeunfall im Sinne von § 4“ ersetzt.

11. § 9 wird wie folgt geändert:

    a) In Absatz 1 werden die Wörter „schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse“ durch die Wörter „von Seeunfällen“ ersetzt.

    b) In Absatz 2 Satz 1 werden

       aa) in Nummer 1

          aaa) in Buchstabe a das Wort „Vorkommnisse“ durch das Wort „Seeunfälle“,

          bbb) in Buchstabe b das Wort „Vorkommnis“ durch das Wort „Seeunfall“ und

          ccc) in Buchstabe c die Wörter „Schadens- oder Gefahreintritt“ durch das Wort „Seeunfall“ und

       bb) in Nummer 2 die Wörter „schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse“ durch das Wort „Seeunfälle“

       ersetzt.

12. In § 10 wird die Angabe „Buchstaben A und B“ durch die Angabe „Buchstaben A bis C“ ersetzt.

13. § 11 wird wie folgt gefasst:

„§ 11
Entscheidung über die Durchführung
der Sicherheitsuntersuchung nach Abschnitt 3

(1) Über die Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung entscheidet der Direktor der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung oder im Falle seiner Verhinderung sein Stellvertreter nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4.

(2) Im Falle eines sehr schweren Seeunfalls wird eine Sicherheitsuntersuchung durchgeführt, wenn

1. ein Schiff unter deutscher Flagge beteiligt ist, unabhängig vom Ort des Seeunfalls,

2. der Seeunfall in deutschen Hoheitsgewässern oder in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone stattgefunden hat, unabhängig von der Flagge, die ein am Seeunfall beteiligtes Schiff führt, oder

3. nach Maßgabe des § 17 ein begründetes Interesse der Bundesrepublik Deutschland gegeben ist, unabhängig vom Ort des Seeunfalls oder von der Flagge, die ein am Seeunfall beteiligtes Schiff führt.

(3) Im Falle eines schweren Seeunfalls im Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114) ist zunächst eine vorläufige Beurteilung vorzunehmen, um zu entscheiden, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchgeführt wird. Wird danach auf eine Sicherheitsuntersuchung verzichtet, sind die Gründe für diese Entscheidung in die von der Europäischen Kommission nach der Richtlinie 2009/18/EG eingerichtete europäische elektronische Datenbank „Europäisches Informationsforum für Unfälle auf See“ zu melden und zu speichern. Hinsichtlich des Formats und des Inhalts der Meldung gilt Anhang II der Richtlinie 2009/18/EG. Bei der Entscheidung über die Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung nach Satz 1 sind die Schwere des Seeunfalls, die Art des beteiligten Schiffs oder der Ladung und die Möglichkeit, dass die Ergebnisse der Sicherheitsuntersuchung zur Verhütung von künftigen Seeunfällen führen können, zu berücksichtigen.

(4) Bei allen sonstigen Seeunfällen ist das in Absatz 3 Satz 2 und 3 genannte Verfahren nicht anzuwenden. Absatz 3 Satz 4 gilt in diesen Fällen entsprechend.

(5) Eine Sicherheitsuntersuchung wird unverzüglich, jedoch nicht später als zwei Monate nach Kenntnis der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung vom Eintritt eines Seeunfalls eingeleitet.“

14. § 12 wird wie folgt geändert:

    a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

       „(1) Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (Bundesstelle) ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Ihr obliegt die amtliche Sicherheitsuntersuchung von Seeunfällen nach diesem Abschnitt. Die Bundesstelle wird von einem Direktor geleitet und im Übrigen mit Beamten und Beamtinnen sowie Tarifbeschäftigten in erforderlicher Anzahl besetzt.“

    b) In Absatz 4 Satz 6 werden die Wörter „§ 15 in Verbindung mit § 23 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2470)“ durch die Angabe „§ 32“ ersetzt.

15. § 13 wird wie folgt geändert:

    a) In Absatz 2 werden

        aa) das Wort „See-Berufsgenossenschaft“ durch die Wörter „Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft“ und

        bb) die Wörter „das untersuchte Vorkommnis“ durch die Wörter „der untersuchte Seeunfall“

        ersetzt.

    b) Die Absätze 4 und 5 werden aufgehoben.

    c) Der bisherige Absatz 6 wird Absatz 4.

16. Die Überschrift des Unterabschnitts 3 wird wie folgt gefasst:

    „Unterabschnitt 3
    Zusammenarbeit mit anderen Staaten“.

17. In § 14 Nummer 2 werden die Wörter „erheblichen Interesse“ durch die Wörter „begründeten Interesse“ ersetzt.

18. § 15 wird aufgehoben.

19. § 16 wird wie folgt geändert:

    a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

        „§ 16
        Benennung des für die Sicherheitsuntersuchung federführenden Staates“.

    b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

        „(1) Hat die Bundesstelle wegen eines Seeunfalls ein Untersuchungsverfahren eingeleitet, an dem auch ein anderer Staat ein begründetes Interesse hat, so werden auf Ersuchen dieses Staates im gegenseitigen Einvernehmen benannt

        1. der für die Untersuchung federführende Staat und

        2. bei Benennung Deutschlands als federführender Staat die Teilnehmer im Sinne des § 24 Absatz 1.

        Eine von der Bundesstelle eingeleitete Sicherheitsuntersuchung kann fortgeführt werden, auch wenn das Verfahren nach Satz 1 noch nicht abgeschlossen ist.“

    c) In Absatz 2 wird das Wort „Führung“ durch das Wort „Leitung“ ersetzt.

    d) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

        „(3) In den Fällen des Absatzes 2 stellt die Bundesstelle sicher, dass Untersuchungsstellen anderer Staaten mit begründetem Interesse die gleichen Rechte und den gleichen Zugang zu den von der Bundesstelle befragten Zeugen und von ihr erhobenen Beweisen haben wie die Bundesstelle selbst. Sie stellt ferner sicher, dass diese Untersuchungsstellen das Recht auf eine Berücksichtigung ihres Standpunktes haben.“

    e) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

        aa) In Satz 1 wird das Wort „erheblichem“ durch das Wort „begründetem“ ersetzt.

        bb) Folgender Satz 2 wird angefügt:

            „Sie kann ferner im gegenseitigen Einvernehmen die Leitung einer Sicherheitsuntersuchung oder die Durchführung besonderer, damit verbundener Aufgaben einem anderen Staat übertragen, soweit damit keine Ausübung hoheitlicher Befugnisse verbunden ist.“

    f) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

        „(5) Ist ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgasthochgeschwindigkeitsfahrzeug an einem Seeunfall im deutschen Küstenmeer oder in den deutschen inneren Gewässern im Sinne des Seerechtsübereinkommens beteiligt, leitet die Bundesstelle die Sicherheitsuntersuchung ein. Dies gilt auch für einen Seeunfall in anderen Gewässern, sofern das Fahrzeug zuletzt in deutschen Hoheitsgewässern verkehrt ist. Die Bundesstelle ist für die Sicherheitsuntersuchung und die Koordinierung mit den Untersuchungsstellen anderer Staaten mit begründetem Interesse zuständig, bis eine Einigung darüber zustande gekommen ist, welcher Staat federführend für die Sicherheitsuntersuchung sein soll.“

20. Die §§ 17 und 18 werden durch folgende §§ 17 und 18 ersetzt:

    „§ 17
    Teilnahme an Sicherheitsuntersuchungen anderer Staaten

    (1) Wird wegen eines Seeunfalls bereits eine Sicherheitsuntersuchung durch einen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder unter Federführung eines Mitgliedstaates der Europäischen Union unter Mitwirkung eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union mit begründetem Interesse durchgeführt, führt die Bundesstelle wegen desselben Seeunfalls keine gleichzeitige Sicherheitsuntersuchung durch, sondern beteiligt sich an dem anderen Untersuchungsverfahren, soweit ein begründetes deutsches Interesse vorliegt. In begründeten Einzelfällen kann die Bundesstelle abweichend von Satz 1 eigene gleichzeitige Sicherheitsuntersuchungen durchführen. Sie unterrichtet hierüber das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter Angabe der Gründe. Bei eigenen gleichzeitigen Sicherheitsuntersuchungen arbeitet sie eng mit den Untersuchungsstellen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammen. Um so weit wie möglich gemeinsame Schlussfolgerungen zu erzielen, tauscht sie die bei ihren Sicherheitsuntersuchungen gesammelten Informationen in dem für die Erfüllung des Untersuchungsauftrags nach § 9 Absatz 2 erforderlichen Umfang nach Maßgabe des Bundesdatenschutzgesetzes aus, soweit in diesem Gesetz nicht etwas anderes bestimmt ist.

    (2) Erfolgt die Sicherheitsuntersuchung unter Leitung oder Federführung eines Staates mit begründetem Interesse, der nicht Mitgliedstaat der Europäischen Union ist (Drittland), arbeitet die Bundesstelle so weit wie möglich mit diesem zusammen. Absatz 1 Satz 5 gilt entsprechend. Die Bundesstelle kann von der Einleitung einer eigenen, gleichzeitig stattfindenden Sicherheitsuntersuchung absehen, sofern die Beteiligung

der Bundesstelle sichergestellt ist und die Sicherheitsuntersuchung gemäß dem IMO-Code für die Sicherheitsuntersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See (Seeunfall-Untersuchungs-Code) (VkBl. 2000 S. 128, Anlagenband B 8124 S. 21) durchgeführt wird.

§ 18
Hilfeleistungen im Rahmen der Zusammenarbeit

(1) Die Bundesstelle kann bei Bedarf die zuständigen Stellen anderer Staaten darum ersuchen, ihr

1. Anlagen, Einrichtungen und Geräte für
   a) die technische Untersuchung von Wracks oder Wrackteilen, Bordausrüstungen und anderen für die Sicherheitsuntersuchung wichtigen Gegenständen,
   b) die Auswertung der Aufzeichnungen der Datenschreiber,
   c) die elektronische Speicherung und Auswertung von Unfalldaten,
2. Fachkräfte für bestimmte Aufgaben anlässlich der Sicherheitsuntersuchung eines Seeunfalls von besonderer Bedeutung und Schwere

zur Verfügung zu stellen.

(2) Die Bundesstelle kann anderen Staaten auf deren Ersuchen die in Absatz 1 bezeichnete Hilfe gewähren. Sie wird auf der Grundlage der Gegenseitigkeit kostenlos gewährt. Bittet die Bundesstelle einen Staat, der nicht an der Sicherheitsuntersuchung beteiligt ist, um Unterstützung, übernimmt sie die Erstattung der diesem anfallenden Kosten.“

21. § 19 wird aufgehoben.

22. Nach § 18 werden folgende Unterabschnitte 4 bis 7 angefügt:

„Unterabschnitt 4
Durchführung der Sicherheitsuntersuchung

§ 19
Untersuchungsstatus

(1) Die Sicherheitsuntersuchung durch die Bundesstelle hat grundsätzlich Vorrang vor allen anderen fachlich-technischen Untersuchungen für andere als die in § 9 Absatz 2 genannten Ziele und Zwecke. Die Befugnisse der Strafverfolgungsbehörden und der zur Strafverfolgung berufenen Gerichte bleiben unberührt.

(2) Überschneidungen mit anders gerichteten Interessen im Einzelfall sind durch zielgerichtete und zweckmäßige Zusammenarbeit der Bundesstelle mit anderen beteiligten Behörden zu vermeiden.

§ 20
Untersuchungsverfahren

(1) Das Untersuchungsverfahren umfasst die gesamte Tätigkeit der Bundesstelle, die auf die Ermittlung der ursächlichen Zusammenhänge eines Seeunfalls sowie auf die Feststellung der dafür maßgebenden Ursachen gerichtet ist. Es endet mit der Zusammenfassung der Ergebnisse der Sicherheitsuntersuchung in einem Untersuchungsbericht und dessen Veröffentlichung. Der Untersuchungsbericht nach Satz 2 enthält keine personenbezogenen Daten.

(2) Die Bundesstelle bestimmt den Umfang der Sicherheitsuntersuchung anhand des Ausmaßes und der Art des Seeunfalls unter Berücksichtigung der Erkenntnisse, die sich voraussichtlich für die Verbesserung der Sicherheit und die Verhütung künftiger Seeunfälle gewinnen lassen. Sie ist dabei vorbehaltlich anderer Vorschriften an keine Form gebunden. Das Verfahren ist einfach und zweckmäßig durchzuführen.

(3) Die Sicherheitsuntersuchung erfolgt auf der Grundlage der in Artikel 2 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1) bezeichneten, von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission entwickelten gemeinsamen Methodik zur Sicherheitsuntersuchung von Seeunfällen. Im Rahmen der Untersuchung kann von dieser Methodik in besonderen Fällen abgewichen werden, soweit dies nach Lage des Falles und zum Erreichen der Untersuchungsziele erforderlich ist.

(4) Die Bundesstelle berücksichtigt bei ihren Untersuchungen die internationalen seefahrtbezogenen Untersuchungsregelungen nach Buchstabe C der Anlage, insbesondere die Leitlinien der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Unfall auf See (VkBl. 2010, S. 506).

§ 21
Einleitung der Sicherheitsuntersuchung

(1) Der Direktor der Bundesstelle oder im Falle seiner Verhinderung sein Stellvertreter bestimmt für jeden zu untersuchenden Seeunfall einen Untersuchungsführer, der die Sicherheitsuntersuchung leitet.

(2) Der Untersuchungsführer trifft unverzüglich die zur Erfüllung des Untersuchungszwecks notwendigen Maßnahmen.

§ 22
Untersuchungsbefugnisse

(1) Der Untersuchungsführer sowie die Untersuchungsfachkräfte und die Beauftragten für Seeunfalluntersuchung, jeweils nach Weisung des Untersuchungsführers, sind zur Erfüllung des Untersuchungsauftrags nach § 9 Absatz 2 im Benehmen mit der örtlich zuständigen Strafverfolgungsbehörde befugt, alle erforderlichen Anordnungen und Maßnahmen zu ergreifen. Hierzu gehören insbesondere

1. der ungehinderte Zugang zum Ort des Seeunfalls sowie zu dem Schiff, Wrack einschließlich Ladung, Ausrüstung und Trümmern sowie das Betreten von Grundstücken; Grundstücke in diesem Sinne sind auch die zum Betrieb von Schiffen oder zur Herstellung von Anlagen, Instrumenten und Geräten für den Schiffsbetrieb dienenden Betriebs- und Geschäftsräume im deutschen Hoheitsgebiet,

2. zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung der Zugang zu den Unterkünften und das Betreten der Unterkünfte an Bord eines Schiffes; das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt,
3. die sofortige Spurenaufnahme sowie die Entnahme von Wrackteilen, Trümmern, Bauteilen oder Stoffen sowie Bestandteilen der Ladung zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken,
4. das Anfordern der Untersuchung oder die Untersuchung der unter Nummer 2 genannten Gegenstände und der freie Zugang zu den Ergebnissen solcher Untersuchungen,
5. der freie Zugang zu allen Informationen und Aufzeichnungen einschließlich der Daten des Schiffsdatenschreibers (VDR-Daten), die sich auf ein Schiff, eine Fahrt, eine Ladung, eine Mannschaft oder eine sonstige Person, einen Gegenstand, einen Zustand oder einen Umstand beziehen, sowie deren Erhebung durch Ansichnahme, Verarbeitung und Nutzung,
6. die Vervielfältigung, insbesondere durch Ablichtung, von Unterlagen, Aufzeichnungen, Zeugnissen oder sonstigen Bescheinigungen (Unterlagen) eines Schiffes sowie Unterlagen, die sich an Bord eines Schiffes befinden und einen Bezug zum Seeunfall haben,
7. der freie Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der Körper von Opfern und zu Tests, die mit Proben aus Körpern von Opfern durchgeführt werden,
8. das Anfordern von und der freie Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der am Betrieb des Schiffes beteiligten Personen oder anderer Personen, bei denen der Verdacht der Einflussnahme auf den Betrieb des Schiffes besteht, oder zu Tests an den ihnen entnommenen Proben,
9. das Erheben, Verarbeiten und Nutzen von Informationen durch ungehinderte Einsichtnahme in die sachbezogenen schriftlichen und elektronischen Unterlagen des Eigentümers, des Betreibers oder des Herstellers des Schiffes und seiner Teile sowie der für die zivile Seefahrt und den Hafenbetrieb zuständigen Behörden des Bundes und der Klassifikationsgesellschaften sowie die Anfertigung entsprechender Vervielfältigungen,
10. das Ersuchen um den Beistand der zuständigen Behörden der jeweiligen beteiligten Staaten, einschließlich der Besichtiger des Flaggenstaates und des Hafenstaates, der Bediensteten der Küstenwache, des für die Überwachung des Schiffsverkehrs zuständigen Personals der Verkehrszentralen, der Such- und Rettungsdiensteinheiten, der Lotsen und des sonstigen Hafen- oder Seeschifffahrtspersonals,

soweit dies zur Erfüllung des Untersuchungszwecks nach § 9 Absatz 2 erforderlich ist.

(2) Der Direktor der Bundesstelle und die Untersuchungsführer sind im Benehmen mit der zuständigen Strafverfolgungsbehörde befugt, eine Autopsie der sterblichen Überreste von Besatzungsmitgliedern und anderen Personen an Bord des Schiffes zu verlangen, wenn

1. der begründete Verdacht besteht, dass eine gesundheitliche Störung Ursache des Seeunfalls ist, oder
2. dies im Hinblick auf den Schutz der Personen an Bord oder am Betrieb des Schiffes beteiligter Personen vor tödlichen Verletzungen erforderlich ist.

Die Leichenöffnung und die Ausgrabung einer beerdigten Leiche werden vom Richter beim Amtsgericht angeordnet. Der Untersuchungsführer ist zu der Anordnung befugt, wenn der Untersuchungserfolg durch Verzögerung gefährdet würde. § 87 Absatz 1 bis 3 und 4 Satz 2 der Strafprozessordnung gilt entsprechend.

(3) Die Sicherstellung von als Nachweismittel geeigneten Spuren und Gegenständen hat in enger Zusammenarbeit mit der zuständigen Strafverfolgungsbehörde zu erfolgen. Dies gilt insbesondere für solche Nachweismittel, die für einen erfolgreichen Ausgang der Sicherheitsuntersuchung sofort gesichert und ausgewertet werden müssen, wie die Identifizierung und Untersuchung der Opfer und die Aufzeichnungsanlagen.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Pflichten am Betrieb der Schiffe beteiligter Personen, insbesondere des Schiffsführers, zur Unterstützung der und Mitwirkung an den Sicherheitsuntersuchungen, insbesondere zur Beweissicherung von Daten, Aufzeichnungen und Geräten im Zusammenhang mit einem Seeunfall zu regeln.

(5) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Anordnungen der Bundesstelle im Rahmen der Sicherheitsuntersuchungen haben keine aufschiebende Wirkung.

§ 23
Unfallort

(1) Die Bundesstelle entscheidet nach einem Seeunfall in deutschen Hoheitsgewässern oder in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone im Benehmen mit der zuständigen Strafverfolgungsbehörde über Zutrittsrechte Dritter zu einem Schiff oder Wrack (Unfallort).

(2) Die Untersuchungsführer und Untersuchungsfachkräfte sind befugt, Personen, die sich bereits am Unfallort aufhalten oder denen zunächst der Zutritt gestattet worden ist, den weiteren Aufenthalt zu untersagen, soweit die Gefahr besteht, dass der Untersuchungserfolg durch deren Anwesenheit beeinträchtigt wird. Bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Aufenthalts dieser Personen am Unfallort sind deren berechtigte Interessen und gesetzliche Verpflichtungen zu berücksichtigen.

(3) Der Unfallort, die Unfallspuren, sämtliche Wrackteile und Trümmerstücke des Schiffes sowie sonstiger Inhalt des Schiffes und der Ladung dürfen ohne Zustimmung der Bundesstelle nicht berührt oder verändert werden. Gestattet sind lediglich

1. Löschmaßnahmen, möglichst ohne die Lage der in Satz 1 genannten Gegenstände zu verändern,
2. Maßnahmen zur Abwehr einer unmittelbar drohenden Gefahr,
3. die Bergung von und Erste-Hilfe-Maßnahmen an Verletzten möglichst unter gleichzeitiger schriftlicher und bildlicher Dokumentierung ihrer Lage am Unfallort oder im Verhältnis zum Unfallort.

§ 24
Teilnehmer am Untersuchungsverfahren

(1) Am Untersuchungsverfahren nimmt bei begründetem Interesse und auf ihr Verlangen je ein bevollmächtigter Vertreter anderer Staaten teil (Teilnehmer), und zwar insbesondere

1. des Flaggenstaates,
2. des Küstenstaates und
3. des Staates des Sitzes des Betreibers des Schiffes.

(2) Die Teilnehmer sind berechtigt, Berater hinzuzuziehen, die unter der Aufsicht des Untersuchungsführers an der Sicherheitsuntersuchung in einem Umfang teilnehmen dürfen, der es den Teilnehmern ermöglicht, ihre für die Erfüllung des Untersuchungszwecks nach § 9 Absatz 2 erforderliche Mitwirkung so wirkungsvoll wie möglich zu gestalten.

(3) Die Teilnahme an der Sicherheitsuntersuchung erstreckt sich unter der Aufsicht des Untersuchungsführers auf alle Bereiche der Sicherheitsuntersuchung, insbesondere auf

1. die Besichtigung des Unfallortes,
2. die Untersuchung des Schiffes oder seines Wracks,
3. die Einsicht in die Ergebnisse der Zeugenbefragungen mit der Möglichkeit, Befragungen zu weiteren Sachbereichen vorzuschlagen,
4. den schnellstmöglichen Zugang zu allen wesentlichen Nachweismitteln,
5. den Erhalt von Ablichtungen aller sachdienlichen Dokumente,
6. die Teilnahme an den Auswertungen vorgeschriebener Aufzeichnungen,
7. die Teilnahme an weiterführenden Untersuchungen einschließlich der Beratungen über die Ergebnisse, Ursachen und Sicherheitsempfehlungen,
8 Anregungen zum Untersuchungsumfang.

(4) Der Untersuchungsführer kann Sachverständige und Helfer als Verwaltungshelfer hinzuziehen. Der Umfang ihrer Mitwirkung wird nach Maßgabe des Absatzes 2 vom Untersuchungsführer bestimmt. Bei Seeunfällen in deutschen Hoheitsgewässern prüft die Bundesstelle, ob genauere Erkenntnisse dadurch gewonnen werden können, dass sie Sachverständige mit besonderen Kenntnissen des jeweiligen Schifffahrtsreviers beauftragt oder im Sinne des Satzes 1 hinzuzieht.

(5) Die Einleitung und Durchführung der Sicherheitsuntersuchung am Unfallort sind nicht von der Anwesenheit der Teilnehmer und deren Berater abhängig.

(6) Teilnehmer und deren Berater, Sachverständige und Helfer dürfen sich ohne die ausdrückliche Zustimmung der Bundesstelle nicht zum Stand der Sicherheitsuntersuchung oder zu einzelnen Ergebnissen öffentlich äußern. Sie sind ausdrücklich darauf hinzuweisen. Die Untersuchungsführer und die Untersuchungsfachkräfte sind zur besonderen Verschwiegenheit verpflichtet.

(7) Teilnehmer und deren Berater, Sachverständige und Helfer sind von der Sicherheitsuntersuchung auszuschließen, wenn sie gegen dieses Gesetz oder die auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften verstoßen haben.

(8) Soweit die in den Absätzen 1 bis 7 genannten Personen nach Maßgabe des Absatzes 2 Zugang zu personenbezogenen Daten erhalten, gilt § 35 Absatz 4 entsprechend.

§ 25
Besorgnis der Befangenheit

Liegt ein Grund vor, der geeignet ist, Misstrauen gegen die unparteiische Ausübung der Tätigkeit einer an der Sicherheitsuntersuchung beteiligten Person zu rechtfertigen, oder wird von einem Betroffenen das Vorliegen eines solchen Grundes behauptet (Besorgnis der Befangenheit), so hat die betreffende Person

1. den Leiter der Bundesstelle oder im Falle seiner Verhinderung sein Vertreter davon in Kenntnis zu setzen,
2. sich der weiteren Beteiligung am Verfahren zunächst zu enthalten und
3. die Anordnungen des Direktors der Bundesstelle oder im Falle seiner Verhinderung seines Vertreters zu befolgen.

Bereits vorgenommene Untersuchungshandlungen bleiben wirksam. Betrifft die Besorgnis der Befangenheit den Direktor der Bundesstelle oder seinen Vertreter, so trifft das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die erforderlichen Anordnungen.

§ 26
Nachweismittel

(1) Der Untersuchungsführer und die Untersuchungsfachkräfte bedienen sich aller für die Erfüllung des Untersuchungsauftrags nach § 9 Absatz 2 erforderlichen, zur Verfügung stehenden Mittel zum Nachweis der Unfallursachen (Nachweismittel). Sie dürfen nach Maßgabe des Satzes 1 insbesondere

1. Auskünfte einholen,
2. Zeugen, Sachverständige und andere für die Ermittlungen wichtige Personen befragen und schriftliche Äußerungen von ihnen einholen; Zeugen dürfen dabei auch unter Ausschluss von Personen, deren

Interessen als für die Sicherheitsuntersuchung hinderlich gelten könnten, befragt werden,

3. Urkunden, Akten und sonstige Unterlagen beiziehen und einsehen, soweit nicht besondere Verwendungsbeschränkungen entgegenstehen.

(2) Bevollmächtigte Vertreter nach § 24 Absatz 1 und ihre Berater sowie Sachverständige und Helfer sind verpflichtet, der Bundesstelle ihnen bekannte, für die Erfüllung des Untersuchungsauftrags nach § 9 Absatz 2 erforderliche Tatsachen und Nachweismittel unaufgefordert mitzuteilen.

(3) Zeugen des Seeunfalls und der Vorgänge, die zu ihm geführt haben oder geführt haben können, sind zur wahrheitsgemäßen Aussage verpflichtet. Ein Zeuge kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde. Der Zeuge kann die Auskunft auch auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn der Gefahr eines gegen ihn gerichteten Seeamtsverfahrens nach Abschnitt 4 oder eines sonstigen erheblichen rechtlichen Nachteils aussetzen würde, der ihn oder einen in Satz 1 bezeichneten Angehörigen betrifft. Er ist über sein Recht zur Verweigerung der Auskunft zu belehren.

(4) Zeugen und Sachverständige sind auf Antrag nach Maßgabe des Justizvergütungs- und -entschädigungsgesetzes zu entschädigen.

### Unterabschnitt 5
### Untersuchungsberichte und ihre Bekanntgabe

#### § 27
#### Untersuchungsbericht

(1) Zu jeder Sicherheitsuntersuchung wird ein Untersuchungsbericht der Bundesstelle in einer der Art und Schwere des Seeunfalls angemessenen Form verfasst. Dieser Untersuchungsbericht verweist auf den ausschließlichen Untersuchungszweck nach § 9 Absatz 2.

(2) Der Untersuchungsbericht gibt Auskunft über

1. die Einzelheiten des Hergangs des Seeunfalls,
2. die beteiligten Schiffe,
3. die äußeren Umstände,
4. die Ergebnisse der Untersuchungshandlungen und Gutachten,
5. Beeinträchtigungen der Sicherheitsuntersuchungen und ihre Gründe,
6. die Auswertung aller Ergebnisse und
7. die Feststellung der Ursachen oder der wahrscheinlichen Ursachen des Seeunfalls.

Der Untersuchungsbericht ist unter Wahrung der Anonymität der an dem Seeunfall beteiligten natürlichen Personen zu erstellen. Der Untersuchungsbericht enthält nach Möglichkeit Sicherheitsempfehlungen nach § 29; sie sind im Untersuchungsbericht zu wiederholen, wenn sie wegen Gefahr im Verzug oder im öffentlichen Interesse bereits zu einem früheren Zeitpunkt herausgegeben worden sind. Für Untersuchungsberichte über Seeunfälle, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG fallen, gilt hinsichtlich des Formats und des Inhalts Anhang I der Richtlinie 2009/18/EG.

(3) Die Bundesstelle erstellt zunächst einen Entwurf des Untersuchungsberichts. Gelegenheit, sich zu den für die Ursachenfeststellung maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen zu äußern (Anhörung), gibt sie je nach Lage des Falles

1. dem Betreiber des Schiffes,
2. dem Hersteller des Schiffes und seiner Teile,
3. dem Kapitän und den Besatzungsmitgliedern, deren unmittelbare Verantwortungsbereiche betroffen sind,
4. den Aufsichtsbehörden der für die maritime Verkehrssicherungsdienste zuständigen Stellen,
5. den in § 7 genannten Klassifikationsgesellschaften,
6. den Adressaten von Sicherheitsempfehlungen nach § 29,
7. dem Deutschen Wetterdienst sowie
8. den bevollmächtigten Vertretern nach § 24 Absatz 1.

Bei Seeunfällen mit tödlichem Ausgang sind auch der Ehegatte oder Lebenspartner, ein volljähriger Abkömmling sowie die Eltern des Toten anhörungsberechtigt. Die Sätze 2 und 3 sind auch anzuwenden, wenn das Unfallopfer nach einem Seeunfall im Sinne des § 1 des Verschollenheitsgesetzes als verschollen gilt oder nach § 5 des Verschollenheitsgesetzes für tot erklärt worden ist. Der Entwurf des Untersuchungsberichts ist den in den Sätzen 2 und 3, auch in Verbindung mit Satz 4, genannten Personen oder Stellen zum Zweck der Anhörung zu übersenden.

(4) Begründete wesentliche Stellungnahmen, die innerhalb von 30 Tagen nach Versendung des Entwurfs des Untersuchungsberichts eingehen, sind in dem endgültigen Untersuchungsbericht zu berücksichtigen. Abweichende Stellungnahmen von bevollmächtigten Vertretern nach § 24 Absatz 1, die innerhalb der in Satz 1 genannten Frist eingehen, werden ihm als Anhang beigefügt, wenn sie im Untersuchungsbericht nicht berücksichtigt worden sind.

(5) Seeunfälle, deren Untersuchungsergebnisse nicht von besonderer Bedeutung für die Sicherheit des Seeverkehrs sind, werden mit einem summarischen Untersuchungsbericht abgeschlossen. Der summarische Untersuchungsbericht gibt lediglich Auskunft über die an dem Seeunfall beteiligten Schiffe und den Unfallhergang. Er kann eine überschlägige Bewertung des Seeunfalls enthalten. Eine Gelegenheit zur Stellungnahme wird in diesem Fall nicht gegeben.

### § 28
### Veröffentlichung des Untersuchungsberichts

(1) Die Bundesstelle veröffentlicht den endgültigen Untersuchungsbericht spätestens zwölf Monate nach dem Seeunfall. Ist es im Falle eines sehr schweren Seeunfalls oder eines schweren Seeunfalls, der unter den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG fällt, der Bundesstelle nicht möglich, den endgültigen Untersuchungsbericht innerhalb der in Satz 1 genannten Frist zu verfassen, veröffentlicht die Bundesstelle innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

(2) Die Bundesstelle übersendet je eine Ausfertigung des endgültigen Untersuchungsberichts an

1. die in § 27 Absatz 3 Satz 2 und 3, auch in Verbindung mit Satz 4, genannten Personen oder Stellen,
2. die Internationale Seeschifffahrts-Organisation, es sei denn, der IMO-Code für die Sicherheitsuntersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See sieht eine solche Versendung nicht vor, und
3. die Europäische Kommission, soweit dies nach der Richtlinie 2009/18/EG vorgesehen ist.

Zeitgleich erfolgt die Veröffentlichung des Untersuchungsberichts durch Bekanntgabe der Bezugsquelle im Verkehrsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die Bereitstellung auf der Internetseite der Bundesstelle.

(3) Die Bundesstelle übersendet je eine Ausfertigung des Untersuchungszwischenberichts nach Absatz 1 Satz 2 an die in Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 3 genannten Personen und Stellen; eine Veröffentlichung nach Absatz 2 Satz 2 erfolgt, wenn mit der Veröffentlichung eine Verbesserung der Sicherheit auf See verbunden sein kann, insbesondere soweit Sicherheitsempfehlungen nach § 29 Absatz 2 Satz 1 herausgegeben worden sind.

(4) Bei Seeunfällen, die sich im Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG ereignet haben, berücksichtigt die Bundesstelle mögliche technische Anmerkungen der Europäischen Kommission zu den nach Absatz 2 übersandten Untersuchungsberichten, die den Inhalt der Ergebnisse nicht beeinflussen, im Hinblick auf die Verbesserung der Qualität des Untersuchungsberichts.

### § 29
### Sicherheitsempfehlungen

(1) Sicherheitsempfehlungen werden vom Leiter der Bundesstelle herausgegeben. Die Sicherheitsempfehlungen sind an die Stellen zu richten, die sie in geeignete Maßnahmen umsetzen können. Stellen in diesem Sinne können im Rahmen der Sicherheitsvorsorge nach § 3 des Schiffssicherheitsgesetzes auch einzelne Personen, Unternehmen oder Verbände sein.

(2) Eine Sicherheitsempfehlung ist unabhängig vom Stand des Untersuchungsverfahrens als Frühwarnung herauszugeben, wenn die Bundesstelle zu der Erkenntnis gelangt, dass dringend gehandelt werden muss, um der Gefahr neuer Seeunfälle aus gleichem oder ähnlichem Anlass vorzubeugen. Bei Seeunfällen im Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG unterrichtet sie darüber hinaus die Europäische Kommission, sofern sie aus den in Satz 1 genannten Gründen ein dringendes Handeln auf Gemeinschaftsebene für erforderlich hält.

(3) Der Inhalt einer Sicherheitsempfehlung muss in angemessenem Verhältnis zu der sie auslösenden Ursache stehen.

(4) Eine Sicherheitsempfehlung darf in keinem Fall zu einer Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Seeunfall führen.

(5) Die in Absatz 1 bezeichneten Stellen berichten der Bundesstelle innerhalb einer von dieser gesetzten angemessenen Frist über die zur Umsetzung der Sicherheitsempfehlung getroffenen oder geplanten geeigneten Maßnahmen.

### § 30
### Ausländische Untersuchungsberichte

(1) Ausländische Untersuchungsberichte und deren Entwürfe, Teile davon und Dokumente, die die Bundesstelle auf Grund ihrer Beteiligung an einer Sicherheitsuntersuchung erhält, dürfen ohne die ausdrückliche Zustimmung der ausländischen Untersuchungsbehörde nicht veröffentlicht oder Dritten zugänglich gemacht werden, es sei denn, die ausländische Untersuchungsbehörde hat diese Unterlagen bereits veröffentlicht oder freigegeben. § 27 Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend.

(2) Die Bundesstelle ist zur Veröffentlichung ausländischer Untersuchungsberichte nicht verpflichtet. Im Falle einer Veröffentlichung ist § 28 Absatz 2 Satz 1 entsprechend anzuwenden, sofern dies nicht bereits durch den ausländischen Staat erfolgt ist.

### § 31
### Wiederaufnahme eines Untersuchungsverfahrens

Werden innerhalb von zehn Jahren nach Fertigstellung des Untersuchungsberichts wesentliche neue Tatsachen bekannt, nimmt die Bundesstelle von Amts wegen oder auf Antrag bevollmächtigter Vertreter nach § 24 Absatz 1 oder der in § 27 Absatz 3 Satz 2 und 3, auch in Verbindung mit Satz 4, genannten Personen und Stellen das Verfahren wieder auf. Der Antrag kann frühestens nach Ablauf von sechs Monaten nach der Veröffentlichung des Untersuchungsberichts gestellt werden. Gegen die Ablehnung eines Antrags auf Wiederaufnahme kann innerhalb von 30 Tagen Beschwerde an das für den Sitz der Bundesstelle zuständige Oberverwaltungsgericht erhoben werden; sein Spruch ist unanfechtbar.

## Unterabschnitt 6
## Untersuchungskammer

### § 32
### Zuständigkeit

(1) Bei Seeunfällen von besonderer Bedeutung und Schwere, deren Sicherheitsuntersuchung nach Art und Umfang das übliche Maß überschritten hat und bei denen die Auswertung und Kombination der Ergebnisse

der verschiedenen Untersuchungshandlungen nicht ohne Schwierigkeiten zu einem offensichtlich eindeutigen Ergebnis führen können, setzt die Bundesstelle nach der Anhörung der in § 27 Absatz 3 genannten Personen eine Untersuchungskammer ein.

(2) Die Untersuchungskammer verfasst den endgültigen Untersuchungsbericht nach Maßgabe des § 28. Sie hat ferner das Wiederaufnahmeverfahren nach § 31 in den Fällen des Absatzes 1 durchzuführen.

(3) Die Untersuchungskammer besteht aus fünf Mitgliedern. Sie ist mit vier Mitgliedern beschlussfähig. Den Vorsitz führt ein Untersuchungsführer; im Falle eines Wiederaufnahmeverfahrens entscheidet der Direktor der Bundesstelle oder im Falle seiner Verhinderung sein Vertreter über den Vorsitz. Die übrigen Mitglieder und ihre Vertreter müssen über besondere fachliche Erfahrungen auf dem Gebiet der Technik in der Seefahrt, des Schiffsbetriebs oder der maritimen Verkehrssicherungsdienste verfügen und dürfen nicht der Bundesstelle oder einer der in § 13 Absatz 2 genannten Stellen oder dem Hersteller des Schiffes oder einem der Hersteller seiner Teile angehören.

(4) Die Untersuchungskammer soll ihre Ergebnisse möglichst einstimmig erzielen; bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Abweichende Ansichten sind als gesonderte Darstellung dem Untersuchungsbericht anzufügen.

(5) Die Untersuchungskammer ordnet und verteilt ihre Aufgaben in eigener Verantwortung auf ihre Mitglieder. Sie tritt jedoch nach außen nur als die Untersuchungskammer auf.

### Unterabschnitt 7
### Allgemeine Vorschriften

#### § 33
#### Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten

(1) Die Bundesstelle, die Untersuchungsbefugten nach den §§ 22 und 32 sowie die Teilnehmer nach § 24 Absatz 1 dürfen im Rahmen ihrer Befugnisse nach den §§ 22 und 26 personenbezogene Daten aller an dem Seeunfall beteiligten oder von einem Seeunfall betroffenen Personen sowie von Zeugen und anderen Personen, die im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung über den Seeunfall Aussagen machen, erheben, verarbeiten und nutzen, soweit dies für die Erfüllung des Untersuchungsauftrags nach § 9 Absatz 2 erforderlich ist. Ebenso stellen sie die beteiligten Schiffe mit identifizierenden Schiffs- und Betreiberdaten sowie die relevanten Daten der an Bord befindlichen Passagiere und Ladung fest.

(2) Personenbezogene Daten im Sinne des Absatzes 1 sind

1. Name und Vorname,
2. Anschrift und Telekommunikationsinformationen,
3. Stellung an Bord des Schiffes oder in dem das Schiff betreibenden Unternehmen,
4. die nachgewiesenen Befähigungen,
5. Beruf und beruflicher Werdegang,
6. Seediensttauglichkeit,
7. Angaben zum aktuellen Gesundheitszustand und Vorerkrankungen, soweit hierin ein Bezug zum Seeunfall gesehen werden kann.

Im Falle der an Bord befindlichen Passagiere werden nur die Daten nach den Sätzen 1 bis 3 erhoben.

(3) Die nach Absatz 1 oder weiteren Vorschriften dieses Gesetzes erhobenen und gespeicherten personenbezogenen Daten, insbesondere vertrauliche Erklärungen, sind durch technisch-organisatorische Maßnahmen nach § 9 in Verbindung mit der Anlage des Bundesdatenschutzgesetzes gegen unbefugte Nutzung und dabei insbesondere gegen unbefugte Einsichtnahme besonders zu schützen.

(4) Die nach Absatz 1 erhobenen Daten werden entweder automatisiert nach § 3 Absatz 2 Satz 1 des Bundesdatenschutzgesetzes oder nichtautomatisiert nach § 3 Absatz 2 Satz 2 des Bundesdatenschutzgesetzes in Akten gespeichert.

#### § 34
#### Vertraulichkeit

(1) Die Bundesstelle darf vorbehaltlich des § 35 die nachstehenden Informationen und Daten zu keinem anderen Zweck als dem einer Sicherheitsuntersuchung im Sinne dieses Abschnitts freigeben:

1. sämtliche Zeugenaussagen und sonstige Erklärungen, Berichte und Aufzeichnungen (Aufzeichnungen), die von der Bundesstelle oder in ihrem Auftrag im Verlauf der Sicherheitsuntersuchung erfasst oder niedergeschrieben worden sind,
2. Informationen, die die Identität von Personen preisgeben, die im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung ausgesagt haben, oder
3. Informationen besonders empfindlicher und privater Natur, einschließlich gesundheitsbezogener Informationen über Personen, die von dem Seeunfall betroffen sind.

(2) Die Aufzeichnungen werden in den Untersuchungsbericht oder in seine Anhänge nur in zusammengefasster und anonymisierter Form und nur dann aufgenommen, wenn sie von Belang für die Analyse des untersuchten Seeunfalls sind.

(3) Die Bundesstelle erteilt ihre Zustimmung zur Teilnahme eines bevollmächtigten Vertreters nach § 24 Absatz 1, sofern nichts anderes vorgeschrieben ist, nur dann, wenn der bevollmächtigende Staat zugesichert hat, dass er hinsichtlich der Verfügbarkeit der Nachweismittel die Gegenseitigkeit gewährt und dass er im Sinne des Abschnitts 10 des IMO-Codes für die Sicherheitsuntersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See eine Freigabe der gewonnenen Unterlagen und Erkenntnisse nur vornimmt, soweit dies unter den Einschränkungen der Absätze 1 und 2 zulässig ist.

(4) Aussagen einer Person im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung nach diesem Abschnitt dürfen nicht zu Lasten des Aussagenden verwertet werden.

§ 35
Übermittlung an öffentliche Stellen

(1) Eine Übermittlung der in § 34 Absatz 1 bezeichneten Informationen und Daten an öffentliche Stellen ist zulässig, soweit im öffentlichen Interesse die Übermittlung für

1. die Sicherheit im Seeverkehr,
2. die Erteilung oder die Entziehung von Erlaubnissen und Genehmigungen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes,
3. die Durchführung eines Strafverfahrens und die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit dem Seeunfall

erforderlich ist. Ferner ist eine Übermittlung der in § 34 Absatz 1 bezeichneten Informationen und Daten an die zuständigen Polizeibehörden zum Zweck der Information von Angehörigen der vom Seeunfall Betroffenen zulässig, soweit dies zur Wahrung berechtigter Interessen dieser Personen erforderlich ist.

(2) Im Falle einer nach Absatz 1 zulässigen Übermittlung sind personenbezogene Daten in den Aufzeichnungen zu anonymisieren, es sei denn, dies wäre mit dem Zweck der Übermittlung unvereinbar. Teile von Aufzeichnungen, die im Sinne des § 34 Absatz 2 belanglos und nicht im Untersuchungsbericht enthalten sind, werden – ausgenommen im Falle des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 3 – nicht übermittelt.

(3) Unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 kann Akteneinsicht gewährt werden, wenn die Übermittlung von Daten einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordert oder die die Akteneinsicht begehrende öffentliche Stelle unter Angaben von Gründen erklärt, dass die Übermittlung von Informationen und Daten zur Erfüllung ihrer Aufgabe nicht ausreichen würde. Satz 1 gilt entsprechend für Angehörige der vom Seeunfall Betroffenen, wenn dies für ihre Unterrichtung erforderlich ist. § 96 Satz 1 der Strafprozessordnung ist entsprechend anzuwenden.

(4) Unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 und unter Berücksichtigung des § 34 können Akten und Berichte der Bundesstelle auf Ersuchen zur Einsichtnahme öffentlichen Stellen übersandt werden, soweit dies für Zwecke der Strafverfolgung, für Zwecke der Rechtspflege und für Verwaltungsverfahren, die mit dem Ereignis und seinen Folgen in unmittelbarem Zusammenhang stehen, erforderlich ist. § 96 Satz 1 der Strafprozessordnung ist entsprechend anzuwenden. Im Falle einer Wiederaufnahme nach § 31 sind die Verwaltungsbehörden und Gerichte verpflichtet, die Akten auf Antrag der Bundesstelle unverzüglich zurückzugeben.

(5) Die Bundesstelle darf Daten im Sinne des § 33 zu den in Absatz 1 Satz 1 genannten Zwecken an die in § 14 genannten Stellen übermitteln, soweit dies jeweils zur Erfüllung der in der Zuständigkeit der empfangenden Stellen liegenden Aufgaben erforderlich ist, schutzwürdige Interessen eines Betroffenen nicht beeinträchtigt werden und bei den in § 14 genannten Stellen ein angemessenes Datenschutzniveau gewährleistet ist. Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, dass die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet und genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt worden sind.

§ 36
Aufbewahrungs- und Löschungsfristen

(1) Die Frist für die Aufbewahrung von Akten beträgt bei Unfällen mit tödlichem Ausgang 30 Jahre. Alle anderen Akten werden 20 Jahre aufbewahrt.

(2) Automatisiert und nicht automatisiert in Dateien gespeicherte Daten werden bei Unfällen mit tödlichem Ausgang nach Ablauf von 30 Jahren, im Übrigen nach Ablauf von 20 Jahren gelöscht.

(3) Die Frist nach den Absätzen 1 und 2 beginnt mit dem Abschluss der jeweiligen Sicherheitsuntersuchung. § 187 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs und § 2 Absatz 1 bis 6, 8 und 9 des Bundesarchivgesetzes sind anzuwenden.

§ 37
Arbeit zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr

(1) Die Bundesstelle trägt zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr mit dem Ziel der Verhütung von Seeunfällen bei, indem sie Statistiken führt und auswertet, Informationen über Seeunfälle veröffentlicht, Daten über Seeunfälle, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG fallen, einschließlich der aus den Sicherheitsuntersuchungen gewonnenen Erkenntnisse, unter Einhaltung der Vorgaben des Anhangs II der Richtlinie 2009/18/EG an die von der Europäischen Kommission nach der Richtlinie 2009/18/EG eingerichtete europäische elektronische Datenbank „Europäisches Informationsforum für Unfälle auf See“ sowie an die Internationale Seeschifffahrtsorganisation weiterleitet und sich an Vortragsveranstaltungen beteiligt.

(2) Die Bundesstelle führt eine anonymisierte Statistik über Seeunfälle, die jährlich zu veröffentlichen ist.

(3) Die Statistik erfasst insbesondere

1. die beteiligten Schiffe nach Flaggenstaat, Schiffstyp, Herstellerwerft, Art der Beschädigung des Schiffes, Art der Drittschäden und Umweltschäden, bei der Beförderung gefährlicher Güter die Art des Gefahrguts, soweit relevant,
2. die Zahl der Personen an Bord des Schiffes,
3. die Zahl der verunglückten Personen an Bord und die Unfallfolgen, insbesondere tödliche, schwere, andere Verletzungen,
4. Unfallort, Datum, Hergang und Umstände des Unfalls, insbesondere Betriebsphase, Art des Seeunfalls, sowie ermittelte Unfallursachen.

(4) Die Bundesstelle wertet deutsche und ausländische Statistiken über Seeunfälle aus.

(5) Die Bundesstelle kann auf Anfrage Auswertungen und Statistiken gegen Kostenerstattung übersenden, soweit dadurch die ordnungsgemäße Erfüllung ihrer Aufgaben nicht beeinträchtigt wird. Behörden und als gemeinnützig anerkannte Organisationen, die Ar-

beit zur Sicherheit im Seeverkehr leisten, erhalten diese Auswertungen und Statistiken kostenlos.

§ 38
Beteiligung am Such- und Rettungsdienst

Die Bundesstelle wirkt beim Such- und Rettungsdienst mit, indem sie hierfür erforderliche Informationen auf Anfrage beschafft oder vorhandene hierfür erforderliche Informationen an die am Such- und Rettungsdienst beteiligten Personen und Stellen übermittelt. Vor der Einstellung der Suche nach einem vermissten Schiff ist zwischen der für die Koordinierung des Such- und Rettungsdienstes zuständigen Stelle und der Bundesstelle Einvernehmen herzustellen.

23. Die bisherigen §§ 20 bis 36 werden die neuen §§ 39 bis 55.

24. In dem neuen § 39 werden die Wörter „schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse“ durch die Wörter „von Seeunfällen“ ersetzt.

25. Im neuen § 40 werden die Wörter „Buchstaben C und D“ durch die Wörter „Buchstaben D und E“ ersetzt.

26. Im neuen § 41 werden in Absatz 2 die Wörter „Buchstaben C oder D“ durch die Wörter „Buchstaben D oder E“ ersetzt.

27. In dem neuen § 42 werden

    a) in Absatz 1 die Angabe „§ 22 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 41 Absatz 3“ und

    b) in Absatz 2

        aa) die Angabe „§ 22 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 41 Absatz 1“,

        bb) die Angabe „§ 31 Abs. 1 Satz 1“ durch die Wörter „§ 50 Absatz 1 Satz 1“ und

        cc) die Angabe „§ 31 Abs. 5“ durch die Angabe „§ 50 Absatz 5“

    ersetzt.

28. In dem neuen § 44 werden in Absatz 2

    a) die Angabe „§ 30“ durch die Angabe „§ 49“ und

    b) die Angabe „§ 29“ durch die Angabe „§ 48“

    ersetzt.

29. In dem neuen § 46 werden

    a) in Absatz 1 die Angabe „§ 29 Abs. 7 und 8“ durch die Wörter „§ 48 Absatz 7 und 8“ und

    b) in Absatz 2 die Angabe „§ 28 Abs. 1 Satz 2“ durch die Wörter „§ 47 Absatz 1 Satz 2“

    ersetzt.

30. In dem neuen § 48 wird in Absatz 7 die Angabe „§ 31 Abs. 1, 2 oder 4“ durch die Wörter „§ 50 Absatz 1, 2 oder 4“ ersetzt.

31. In dem neuen § 49 werden in Absatz 2

    a) in Satz 1 Nummer 3

        aa) die Angabe „§ 31 Abs. 1 bis 4“ durch die Wörter „§ 50 Absatz 1 bis 4“,

        bb) die Angabe „§ 31 Abs. 2“ durch die Angabe „§ 50 Absatz 2“ und

        cc) die Angabe „§ 31 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 50 Absatz 3“ und

    b) in Satz 2 die Angabe „§§ 20 bis 23“ durch die Angabe „§§ 39 bis 41“

    ersetzt.

32. In dem neuen § 50 wird in Absatz 5 die Angabe „§ 30 Abs. 2 Nr. 4 und 5“ durch die Wörter „§ 49 Absatz 2 Nummer 4 und 5“ ersetzt.

33. In dem neuen § 51 werden

    a) in Absatz 1 die Angabe „§ 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3“ durch die Wörter „§ 49 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3“ und

    b) in Absatz 3 die Angabe „§ 31 Abs. 1, 2 oder 4“ durch die Wörter „§ 50 Absatz 1, 2 oder 4“

    ersetzt.

34. Der neue § 53 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

    a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

        aa) Nummer 1 wird durch folgende Nummern 1 und 1a ersetzt:

            „1. einer Rechtsverordnung nach § 22 Absatz 4 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,

            1a. entgegen § 23 Absatz 3 Satz 1 den Unfallort, eine Unfallspur, ein Wrackteil oder Trümmerstück des Schiffes oder sonstigen Inhalt des Schiffes oder der Ladung berührt oder verändert,“.

        bb) In Nummer 2 werden die Wörter „§ 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 14 Abs. 7 Satz 1 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes“ durch die Wörter „§ 24 Absatz 6 Satz 1“ ersetzt.

        cc) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

            „3. entgegen § 26 Absatz 3 Satz 1 nicht wahrheitsgemäß aussagt,“.

        dd) In Nummer 4 wird die Angabe „§ 28 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 47 Absatz 1“ ersetzt.

        ee) In Nummer 5 wird die Angabe „§ 31 Abs. 4“ durch die Angabe „§ 50 Absatz 4“ ersetzt.

        ff) In Nummer 6 wird die Angabe „§ 31 Abs. 5 Satz 2“ durch die Wörter „§ 50 Absatz 5 Satz 2“ ersetzt.

    b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

        „(2) Die Ordnungswidrigkeit kann

        1. im Falle des Absatzes 1 Nummer 1 mit einer Geldbuße bis zu fünfundzwanzigtausend Euro und

        2. in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße

        geahndet werden.“

35. Die folgenden §§ 56 und 57 werden angefügt:

„§ 56
Verordnungsermächtigung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Anlage in Anpassung an den Gesamtbestand der völkerrechtlich als verbindlich angenommenen und auf Grund innerstaatlichen Rechts anzuwendenden oder gemeinschafts- oder unionsrechtlich in Kraft getretenen seefahrtbezogenen internationalen Untersuchungsregelungen zu ändern.

§ 57
Übergangsregelung

Sicherheitsuntersuchungen von Seeunfällen, die vor dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes] eingeleitet worden sind, sind nach den am ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes] geltenden Vorschriften dieses Gesetzes fortzuführen.“

36. Die Anlage wird wie folgt gefasst:

„Anlage
(zu den §§ 2, 3, 10, 20 Absatz 4, §§ 40 und 41 Absatz 2)

Internationale seefahrtbezogene
Untersuchungsregelungen

A. Allgemein anerkannte völkerrechtliche Vorschriften über Verpflichtungen zur Durchführung von Untersuchungen von Seeunfällen und zur internationalen Zusammenarbeit

1. Artikel 94 Absatz 7 – auch in Verbindung mit Artikel 58 Absatz 2 – sowie Artikel 194 Absatz 1 und 3 Buchstabe b des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ) (BGBl. 1994 II S. 1798)

2. Artikel 2 Buchstabe g des Übereinkommens Nr. 147 der Internationalen Arbeits-Organisation (ILO) über Mindestnormen auf Handelsschiffen (BGBl. 1980 II S. 606)

3. Kapitel XI-1, Regel 6 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), angenommen durch Entschließung MSC 257(84) der Internationalen Seeschifffahrt-Organisation (IMO) am 16. Mai 2008 (BGBl. 2010 II. S. 457 (458 f.)), in Verbindung mit Teil I und II des Codes über internationale Normen und empfohlene Verfahrensweisen für die Sicherheitsuntersuchung eines Seeunfalls oder eines Vorkommnisses auf See (Unfall-Untersuchungs-Code) (MSC.257(84)), angenommen am 16. Mai 2008 (VkBl. 2010, S. 632)

4. Kapitel I Teil C der Anlage zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) (BGBl. 1979 II S. 141; Bekanntmachung der Neufassung in der amtlichen deutschen Übersetzung: BGBl. 1998 II S. 2579)

5. Artikel 23 des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 (BGBl. 1969 II S. 249)

6. Artikel 6 und 12 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) (BGBl. 1982 II S. 2; Bekanntmachung der Neufassung in der amtlichen deutschen Übersetzung: BGBl. 1996 II S. 399)

B. Richtlinien- und Verordnungsbestimmungen der Europäischen Gemeinschaft über die Untersuchung von Seeunfällen

1. Artikel 5 und 12 in Verbindung mit Artikel 1 bis 3 der Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1)

2. Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Sicherheitsuntersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114)

C. Internationale Richtlinien und Standards, die bestimmten, in Abschnitt A und B genannten Regeln und Normen zugrunde gelegt werden müssen

1. Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), Entschließung A.849(20) vom 27. November 1997, geändert durch Entschließung A.884(21) vom 25. November 1999 (VkBl. 2000 S. 128, Anlagenband B 8124 S. 21)

2. Entschließung A.987(24) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), angenommen am 1. Dezember 2005 (Leitlinien über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall (VkBl. 2010, S. 506))

   – Leitlinien über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall (IMO-Rundschreiben Nr. 2711vom 26. Juni 2006 (VkBl. 2010, S. 506))

D. Allgemein anerkannte völkerrechtliche Regeln der Untersuchung

1. Verpflichtungen zu Untersuchungsmaßnahmen

   1.1. Artikel 94 Absatz 6 Satz 2 – auch in Verbindung mit Artikel 58 Absatz 2 – SRÜ

   1.2. Regel I/5 Absatz 1 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) (BGBl. 1982 II S. 297; 1988 II S. 1118)

2. Schranken der Untersuchung

   Artikel 97 Absatz 3 SRÜ

E. Richtlinienbestimmungen der Europäischen Gemeinschaft über den Berechtigungsentzug

– Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2008/106/EG vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (Neufassung) (ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33)“.

### Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

### Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am … [einsetzen: 1. Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

# Begründung

## A. Allgemeines

Die Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (nachfolgend Richtlinie 2009/18/EG) muss von den Mitgliedstaaten bis zum 17. Juni 2011 in nationales Recht umgesetzt werden. Mit dem Gesetzentwurf wird dem Änderungsbedarf Rechnung getragen, der sich aufgrund der Verpflichtung Deutschlands zur Umsetzung dieser Richtlinie ergibt.

Darüber hinaus werden mit diesem Gesetz die bislang über die Verweisung in § 15 SUG entsprechend geltenden Vorschriften des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes (§§ 5 bis 29 FlUUG) textlich und unter Berücksichtigung der inhaltlichen Besonderheiten der Seesicherheitsuntersuchung in das SUG integriert. Durch diese „Entkoppelung“ vom FlUUG wird zum einen die Anwenderfreundlichkeit des SUG verbessert. Zum anderen wird verhindert, dass Rechtsakte zur Flugunfalluntersuchung auf europäischer Ebene, wie jüngst die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (Abl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35)), die einen Änderungsbedarf in Bezug auf das geltende FlUUG auslösen, automatisch auch für die Seeunfalluntersuchung gelten.

### Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 des Grundgesetzes (Schifffahrt) und Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 (Strafrecht).

### Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

1. Haushaltsausgaben ohne Verwaltungsaufwand

Der Gesetzesentwurf löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben ohne Vollzugsaufwand aus.

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand

Die in dem Gesetz getroffenen Regelungen betreffen Aufgaben, die bereits jetzt von der BSU wahrgenommen werden. Neu hinzugekommen sind lediglich die durch die Richtlinie 2009/18/EG den Mitgliedstaaten auferlegten Meldepflichten für Seeunfälle und sonstige Vorkommnisse im Seeverkehr, die vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG erfasst sind, an die nach dieser Richtlinie einzurichtende europäische Datenbank „Europäisches Informationsforum für Unfälle auf See“ bzw. an die Europäische Kommission und das ebenfalls aufgrund der Richtlinie 2009/18/EG durchzuführende Monitoring von Sicherheitsempfehlungen, die die BSU herausgibt. Im Ergebnis dürfte damit ein nur geringfügiger Mehraufwand verbunden sein, der keine finanziellen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt hat. Etwaige gleichwohl entstehende Mehrausgaben und Mehrbedarf an Planstellen und Stellen werden im Einzelplan 12 eingespart.

Das Gesetz löst für Länder und Kommunen keine Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand aus.

### Sonstige Kosten

Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich. Kosten für die Wirtschaft, insbesondere die Schifffahrt, entstehen nicht. Die BSU hat bereits auf der Grundlage des geltenden SUG Sicherheitsuntersuchungen durchgeführt und – wo im Sinne der Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr erforderlich – Sicherheitsempfehlungen an die Seeverkehrswirtschaft und die Seeverkehrsindustrie ausgesprochen. Auswirkungen auf die Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

### Bürokratiekosten

Mit dem Gesetzentwurf wird – bedingt durch die Vorgaben der Richtlinie 2009/18/EG – im Rahmen des Monitorings der Sicherheitsempfehlungen in § 29 Absatz 5 SUG eine neue Informationspflicht für die Wirtschaft eingeführt. Eine genaue Bezifferung der Bürokratiekosten nach dem „Standardkosten-Modell“ ist nicht möglich. In den Jahren 2002 bis 2009 waren pro Jahr durchschnittlich 17 Adressaten aus der Wirtschaft Empfänger von Sicherheitsempfehlungen. Der konkrete Zeitaufwand für einen Bericht an die BSU ist Einzelfall abhängig und dürfte auf einen Zeitraum von wenigen Minuten bis maximal 2 oder 3 Stunden geschätzt werden. Im Ergebnis ist daher von nur marginalen Bürokratiekosten für die Wirtschaft auszugehen.

Für Bürgerinnen und Bürger werden mit dem Gesetzentwurf keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Für den Bereich der Verwaltung werden – bedingt durch die Richtlinie 2009/18/EG – für Seeunfälle und sonstige Vorkommnisse im Seeverkehr, die vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG erfasst sind, vier neue Informationspflichten eingeführt. Im Einzelnen handelt es sich um die Meldepflichten nach § 11 Absatz 3 SUG bei Verzicht auf eine Sicherheitsuntersuchung, nach § 17 Absatz 1 bei parallelen Sicherheitsuntersuchungen, nach § 28 Absatz 1 in Bezug auf die Veröffentlichung des Untersuchungsberichts bzw. des Untersuchungszwischenberichts und nach § 29 Absatz 2 für Frühwarnungen, wobei die Veröffentlichung des Untersuchungsberichts bereits jetzt schon einer jahrelangen Praxis der BSU entspricht.

### Gleichstellungspolitische Gesichtspunkte

Die vorgesehenen Änderungen haben keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen. Männer und Frauen werden von dem Gesetz unmittelbar betroffen, da sie beide Eigentümer, Betreiber, Schiffsführer oder Besatzungsmitglieder von Schiffen, Eigentümer und Mitarbeiter von Reedereien oder Klassifikationsgesellschaften oder Mitarbeiter von Behörden sein können. In der Realität sind Männer öfter betroffen als Frauen, da sie mehrheitlich im Bereich der See- und Bin-

nenschifffahrt tätig sind. Gleichstellungspolitische Ziele werden durch diese faktische unterschiedliche Betroffenheit allerdings nicht tangiert. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen. Das Gesetz führt dort die geschlechtergerechte Sprache ein, wo es nicht um die Funktion des Amtes als solches geht.

**Nachhaltigkeit**

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Der Gesetzesentwurf berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

**Befristung**

Die Möglichkeit der Befristung wurde geprüft, ist aber im Ergebnis zu verneinen. Die Regelungen dienen der Sicherheit und werden für die Aufgabenerfüllung dauerhaft benötigt. Auch die Richtlinie 2009/18/EG, die mit diesem Gesetz umgesetzt wird, sieht keine Befristung vor.

**Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union**

Gemeinschaftsrecht steht den Regelungen des Gesetzes nicht entgegen. Das Gesetz selbst dient gerade der Umsetzung von Gemeinschaftsrecht.

## B. Zu den einzelnen Vorschriften

### Zu Artikel 1 (Änderung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes)

**Zu Nummer 1** (Überschrift des Abschnitts 1)

Das SUG erhält eine neue Struktur, die eine Umbenennung der Überschrift des Abschnitts 1 erforderlich macht.

**Zu Nummer 2** (§ 1)

Die Regelung dient der Umsetzung von Artikel 1 der Richtlinie 2009/18/EG und regelt den Anwendungsbereich des SUG.

In Absatz 1 wird eine Legaldefinition der Seeunfälle als „Seeunfälle und sonstige Vorkommnisse im Seeverkehr" eingeführt. Diese Legaldefinition gilt für das gesamte SUG und führt in den nachfolgenden Paragraphen dazu, dass die bislang verwendeten Begriffe „Vorkommnisse" oder „schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse" konsequent durch den Begriff „Seeunfälle" ersetzt werden.

Der bisherige Absatz 2 wird zugunsten des neuen § 1a (Begriffsbestimmungen) aufgehoben mit der Folge, dass der bisherige Absatz 3 neuer Absatz 2 wird.

Die Neufassung von Absatz 3 stellt in Satz 1 klar, dass Artikel 94 Absatz 7 des Seerechtsübereinkommens unberührt bleibt. Im Übrigen wird der Anwendungsbereich des SUG an den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG angeglichen. Folge hiervon ist, dass Seeunfälle mit ausschließlicher Beteiligung von nicht zu gewerblichen Zwecken eingesetzten Sportbooten oder Sportfahrzeugen, die nicht über eine Besatzung verfügen und mehr als 12 Fahrgäste befördern, grundsätzlich vom Anwendungsbereich des SUG ausgeschlossen sind. Dies betrifft sowohl das in Abschnitt 4 des SUG geregelte Seeamtsverfahren, als auch das in Abschnitt 3 des SUG geregelte Untersuchungsverfahren durch die BSU. Im Fall der BSU ist dies dem Umstand geschuldet, dass sich die BSU auf das von der Richtlinie 2009/18/EG EU-weit vorgegebene Kerngeschäft einer Unfalluntersuchungsstelle für Seeunfälle konzentrieren muss. Um aber in Deutschland nicht gänzlich die Sportbootunfälle einer Untersuchung durch die BSU zu entziehen und in Anerkennung des Sicherheitsgewinns der Erkenntnisse aus den Sicherheitsuntersuchungen für die Sportschifffahrt, sieht Absatz 4 in Bezug auf die Verfahren des Abschnitts 3 eine Öffnungsklausel vor. Danach wird über die Vorgaben der Richtlinie 2009/18/EG hinaus, bei sehr schweren und ggf. schweren Seeunfällen von Sportbooten in deutschen Hoheitsgewässern und in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone wie bisher eine Sicherheitsuntersuchung durch die BSU durchgeführt, wenn Erkenntnisse zu erwarten sind, die voraussichtlich zu einer Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr, insbesondere durch Verbesserung geltender Vorschriften oder Einrichtungen für die Seefahrt, beitragen können, oder ein Staat mit begründetem Interesse eine Sicherheitsuntersuchung durch die BSU beantragt.

Absatz 3 Satz 3 übernimmt die bestehende Regelung des SUG für Seeunfälle mit Beteiligung eines militärischen Schiffes (bisheriger § 1 Absatz 4).

**Zu Nummer 3** (§ 1a – neu)

Die nach § 1 neu eingefügte Regelung des § 1a definiert die Begriffe „Seeunfall", „sehr schwerer Seeunfall", „schwerer Seeunfall" und „Staat mit begründetem Interesse" entsprechend den im IMO-Code für die Sicherheitsuntersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See sowie im IMO-Rundschreiben MSC-MEPC.3/-Circ.3 vorgegeben Definitionen. Die Aufnahme weiterer Begriffsdefinitionen im SUG ist nicht erforderlich, da die in Artikel 2 der Richtlinie 2009/18/EG aufgeführter Begriffe bereits im deutschen Seerecht etabliert sind.

**Zu Nummer 4** (§ 2)

Redaktionelle Folgeänderung (Anpassung der Bezugnahme aufgrund Ergänzung der Anlage).

**Zu Nummer 5** (§ 3)

Redaktionelle Folgeänderung (Anpassung der Bezugnahme aufgrund Ergänzung der Anlage).

**Zu Nummer 6** (§ 4)

Redaktionelle Folgeänderung (aufgrund durchgängiger Verwendung des Begriffes „Seeunfälle").

**Zu Nummer 7** (§ 5)

Redaktionelle Folgeänderung in Satz 1 wie zu Nummer 6. Die Neufassung der Nummer 2 dient der Umsetzung von Artikel 13 der Richtlinie 2009/18/EG.

In Satz 2 ist der Zusatz „vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2785), das zuletzt durch Artikel 278 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, in

der jeweils geltenden Fassung“ nicht erforderlich und wird daher gestrichen.

**Zu Nummer 8** (§ 6)

Redaktionelle Folgeänderung wie zu Nummer 6. Der Zusatz „vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 24. August 2001 (BGBl. I S. 2276), in der jeweils geltenden Fassung“ ist nicht erforderlich und wird daher gestrichen.

**Zu Nummer 9** (§ 7)

Die Richtlinie 94/57/EG ist diesbezüglich durch die Verordnung (EG) Nr. 391/2009 ersetzt worden. Im Übrigen redaktionelle Folgeänderung wie zu Nummer 6.

**Zu Nummer 10** (§ 8)

Redaktionelle Folgeänderung wie zu Nummer 6.

**Zu Nummer 11** (§ 9)

Redaktionelle Folgeänderungen wie zu Nummer 6.

**Zu Nummer 12** (§ 10)

Redaktionelle Folgeänderung (Anpassung der Bezugnahme aufgrund Ergänzung der Anlage).

**Zu Nummer 13** (§ 11)

Absatz 1 entspricht dem bisherigen § 11 Absatz 3. Die Begriffe „Direktor“ und „Stellvertreter“ werden hier nicht geschlechtsspezifisch, sondern in der Funktion des Amtes verwendet.

Die Neuformulierung der Absätze 2 bis 4 dient der Umsetzung von Artikel 5 Absatz 1 und Absatz 2 Unterabsätze 1 bis 3 der Richtlinie 2009/18/EG.

Mit Absatz 5 wird Artikel 5 Absatz 5 der genannten Richtlinie umgesetzt.

**Zu Nummer 14** (§ 12)

Da die BSU seit nunmehr mehr als acht Jahren eingerichtet ist, erübrigen sich in Absatz 1 Ausführungen zur Umbenennung des Bundesoberseeamtes in Hamburg (bisheriger § 12 Absatz 1 Satz 1 SUG). Wie schon zu Nummer 13 ausgeführt, wird der Begriff „Direktor“ nicht geschlechtsspezifisch, sondern in der Funktion des Amtes verwendet.

In Absatz 4 wird die Bezugnahme auf den nunmehr aufgehobenen § 15 SUG in Verbindung mit § 23 FlUUG durch die Bezugnahme auf die entsprechende Vorschrift dieses Gesetzes (§ 32) ersetzt.

**Zu Nummer 15** (§ 13)

Die Änderung in Absatz 2 trägt der Neuorganisation der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft Rechnung. Die Absätze 4 und 5 des bisherigen § 13 werden wegen des Sachzusammenhangs in den neu geschaffenen Unterabschnitt 3 „Zusammenarbeit mit anderen Staaten“ verschoben. Der bisherige Absatz 6 wird dadurch neuer Absatz 4.

**Zu Nummer 16** (Unterabschnitt 3 – Zusammenarbeit mit anderen Staaten)

Aus Gründen der besseren Strukturierung wird ein eigener Unterabschnitt zur Zusammenarbeit mit anderen Staaten eingerichtet.

**Zu Nummer 17** (§ 14)

Redaktionelle Änderung (einheitliche Verwendung des Begriffs „begründetes Interesse").

**Zu Nummer 18** (Aufhebung des bisherigen § 15)

Durch die textliche Integrierung der bislang nur über Verweise geltenden Vorschriften des FlUUG in das neue SUG wird der bisherige § 15 SUG überflüssig und daher aufgehoben.

**Zu Nummer 19** (§ 16)

Die Federführung für eine Sicherheitsuntersuchung und die Teilnahme daran werden in zwei verschiedenen Vorschriften (§ 16: Federführung, § 17: Teilnahme) geregelt. Die Überschrift wird entsprechend angepasst.

Absatz 1 enthält die Regelungen der bisherigen Absätze 1 und 3 unter Anpassung der Bezugnahme in Nummer 2.

Die Änderung in Absatz 2 ist rein redaktioneller Art.

Mit der Neufassung des Absatzes 3 wird Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2009/18/EG umgesetzt.

Die Änderung in Absatz 4 Satz 1 ist rein redaktioneller Art. Die Anfügung von Satz 2 dient der Umsetzung von Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie 2009/18/EG.

Mit der Einfügung von Absatz 5 wird Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 2009/18/EG umgesetzt.

**Zu Nummer 20** (§§ 17 und 18)

Die bisherigen §§ 17 und 18 werden durch neue Vorschriften ersetzt.

§ 17 regelt die Teilnahme der BSU an Sicherheitsuntersuchungen anderer Staaten.

Absatz 1 dient der Umsetzung von Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 4 der Richtlinie 2009/18/EG und erfasst den Fall einer Sicherheitsuntersuchung durch einen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder unter Federführung eines Mitgliedstaates der Europäischen Union.

Absatz 2 erfasst den Fall einer Teilnahme der BSU an einer Sicherheitsuntersuchung unter Leitung oder Federführung eines Staates, der nicht Mitgliedstaat der Europäischen Union ist und setzt Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2009/18/EG um.

§ 18 Absatz 1 und 2 Satz 1 und 2 entspricht den bisherigen Regelungen von § 15 Absatz 1 SUG i. V. m. § 5 Absatz 2 und Absatz 3 Sätze 1 und 2 FlUUG; lediglich der Begriff „Untersuchungsfachkräfte“ in Absatz 2 Nummer 2 wurde durch den Begriff „Fachkräfte“ ersetzt. Mit diesen Regelungen wird gleichzeitig Artikel 11 Absatz 1 der Richtlinie 2009/18/EG Rechnung getragen.

Absatz 2 Satz 3 dient der Umsetzung von Artikel 11 Absatz 2 der genannten Richtlinie.

**Zu Nummer 21** (Aufhebung des bisherigen § 19 SUG)

Die Aufhebung des bisherigen § 19 ist Folge der geänderten Strukturierung des SUG und der durch die Richtlinie 2009/18/EG vorgegebenen Inhalte. Inhalte des bisherigen § 19 befinden sich jetzt in § 34.

**Zu Nummer 22** (Einfügung der Unterabschnitte 4 bis 7, §§ 19 – neu – bis 38 – neu)

Die Einfügung der vier neuen Unterabschnitte in Abschnitt 3 ist Folge der inhaltlichen Integrierung der Regelungen des FlUUG, auf die bislang über § 15 SUG verwiesen wurde. Die in den neuen Unterabschnitten enthaltenen Regelungen übernehmen gleichzeitig die Vorgaben der Richtlinie 2009/18/EG.

Im Einzelnen

Unterabschnitt 4 mit den §§ 19 bis 26 enthält die Vorschriften über die Durchführung der Sicherheitsuntersuchung.

§ 19 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 15 SUG i. V. m. § 8 FlUUG und regelt das Verhältnis der Sicherheitsuntersuchung der BSU gegenüber anderen fachlich-technischen Untersuchungen bzw. den Befugnissen der Strafverfolgungsbehörden.

§ 20 entspricht in den Absätzen 1 und 2 inhaltlich dem bisherigen § 15 SUG i. V. m. § 9 FlUUG und regelt das Untersuchungsverfahren, wobei Absatz 2 den Inhalt von Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 2009/16/EG übernimmt. Absatz 3 dient der Umsetzung von Artikel 5 Absatz 4 der genannten Richtlinie, Absatz 4 von Artikel 18.

§ 21 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 15 SUG i. V. m. § 10 FlUUG und betrifft die Einleitung des Untersuchungsverfahrens. Wie in § 11 wurde in Absatz 1 ausdrücklich geregelt, dass im Falle der Verhinderung des Direktors der BSU sein Stellvertreter entscheidungsbefugt ist. Der Begriff des „Untersuchungsführers“ wird hier und in den nachfolgenden Paragraphen in seiner Funktion und nicht geschlechterspezifisch verwendet.

§ 22 regelt die Untersuchungsbefugnisse der BSU. Die Absätze 1 bis 3 entsprechen inhaltlich im wesentlichen dem bisherigen § 15 SUG i. V. m. § 11 FlUUG. Die Aufzählung in Absatz 1 berücksichtigt den bisherigen § 15 Absatz 4 SUG sowie die aufgrund von Artikel 8 Absatz 4 Buchstaben a bis i der Richtlinie 2009/18/EG erforderlichen Textanpassungen. Die Nummern 1 und 2 dienen der Umsetzung von Artikel 8 Absatz 4 Buchstabe a der Richtlinie. Bei den in Nummer 1 aufgeführten Befugnissen handelt es sich lediglich um Betretensrechte von „Betriebs- und Geschäftsräumen“ zu Kontrollzwecken, die dem Schutzbereich des Artikels 13 GG nicht unterfallen. Die in Nummer 2 aufgeführten Befugnissen stellen zwar Eingriffe in den Schutzbereich des Artikels 13 GG dar, sie sind aber erforderlich, um eine Vernichtung von Beweismitteln zur Aufklärung des Seeunfalls zu verhindern. Sie dienen also zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung und sind daher nach Artikel 13 Absatz 7 GG zulässig. Eine Befugnis zur Durchsuchung ist damit aber nicht gegeben. Nummer 3 dient der Umsetzung von Buchstabe b, ergänzt um den Begriff der „Ladung“, Nummer 4 der Umsetzung von Buchstabe c, Nummer 5 von Buchstabe d, Nummer 7 von Buchstabe e, Nummer 8 von Buchstabe f, Nummer 9 von Buchstabe h und Nummer 10 von Buchstabe i. Die Umsetzung des hier fehlenden Buchstabens g der Richtlinie erfolgt durch § 26 Absatz 1 Nummer 2, letzter Halbsatz. Nummer 6 wurde eingefügt, da die BSU in der Vergangenheit Schwierigkeiten hatte, Vervielfältigungen von an Bord befindlichen oder im Zusammenhang mit dem Seeunfall stehenden Unterlagen anzufertigen (s. Untersuchungsbericht 286/2010) und dadurch eine Aufklärung der Ursachen des Seeunfalls erheblich erschwert wurde.

Absatz 4 enthält die Ermächtigungsgrundlage für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr durch Rechtsverordnung die Pflichten der am Betrieb der Schiffe beteiligten Personen zur Unterstützung der und Mitwirkung an den Sicherheitsuntersuchungen, insbesondere zur Beweissicherung von Daten, Aufzeichnungen und Geräten im Zusammenhang mit einem Seeunfall, zu regeln. Diese Pflichten, die sich aus Artikel 13 der Richtlinie 2009/18/EG ergeben, sollen durch Ergänzung der Verordnung zur Sicherung der Seefahrt (SeeFSichV) in nationales Recht umgesetzt werden. Die Ergänzung der SeeFSichV (es soll eine neuer § 7a mit Verhaltenspflichten zur Beweissicherung eingeführt werden) kann nicht auf die im Seeaufgabengesetz (SeeAufgG) geregelten Verordnungsermächtigungen gestützt werden, da sie weder der Gefahrenabwehr (§ 9 Absatz 1 Nummer 2 SeeAufgG) dient, noch die Vorschrift Meldungen (§ 9 Absatz 1 Nummer 6 SeeAufgG) konkretisiert und andere Ermächtigungen aus dem SeeAufgG per se nicht in Betracht kommen. Es bedarf daher einer neuen Ermächtigung, die im SUG verankert wird.

Absatz 5 trägt dem Umstand Rechnung, dass die Untersuchungsverfahren zügig abgeschlossen werden sollen und sich nicht durch Widersprüche oder Anfechtungsklagen gegen Anordnungen verzögern.

Da die Praxis gezeigt hat, dass eine 1:1-Übertragung der Regelungen des § 12 FlUUG im Seeverkehr nicht praktikabel ist (so kann etwa eine Unfallstelle auf See nicht wirksam gegen den Zugang Dritter abgesperrt werden), wurde § 23 auf die Bedürfnisse einer Untersuchungsstelle für Seeunfälle zugeschnitten.

§ 24, der den Teilnehmerkreis einer von der BSU eingeleiteten Sicherheitsuntersuchung regelt, übernimmt unter Berücksichtigung der Besonderheiten einer Sicherheitsuntersuchung für Seeunfälle die Inhalte des bisherigen § 15 SUG i. V. m. § 14 FlUUG.

§ 25 hat die Frage der Besorgnis der Befangenheit einer an der Sicherheitsuntersuchung beteiligten Person zum Inhalt und entspricht der Regelung des bisherigen § 15 SUG i. V. m. § 15 FlUUG. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung trifft in seiner Funktion als Aufsichtsbehörde über die BSU die erforderlichen Anordnungen, falls die Besorgnis der Befangenheit den Leiter der BSU oder seinen Vertreter betrifft.

§ 26 enthält die Nachweismittel, derer sich der Untersuchungsführer und die Untersuchungsfachkräfte im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung bedienen. Die Vorschrift übernimmt die Regelung des bisherigen § 15 SUG i. V. m. 16 FlUUG. Die Ergänzung in Absatz 1 Nummer 2, dass Zeugen auch unter Ausschluss von Personen, deren Interessen als für die Sicherheitsuntersuchung hinderlich gelten,

befragt werden können, dient der Umsetzung von Artikel 8 Absatz 4 Buchstabe g der Richtlinie 2009/18/EG. Absatz 4 berücksichtigt, dass das Gesetz über die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen inzwischen durch das Justizvergütungs- und -entschädigungsgesetz ersetzt worden ist.

Unterabschnitt 5 mit den §§ 27 bis 31 umfasst die Vorschriften über die Untersuchungsberichte und ihre Bekanntgabe.

Dis bisherigen Regelungsinhalte der §§ 17 und 18 FlUUG wurden in eine neue Struktur übernommen, je nachdem, ob es sich um Inhalte zum Bericht und seiner Erstellung oder um solche zur Bekanntgabe handelt.

§ 27 enthält ausschließlich Regelungen zum Untersuchungsbericht und seiner Erstellung.

Absatz 1 enthält die Verpflichtung der BSU, zu jeder Sicherheitsuntersuchung einen Bericht in einer der Art und Schwere des Seeunfalls angemessenen Form zu verfassen (bisher in § 18 Absatz 1 FlUUG geregelt).

Absatz 2 regelt die Inhalte dieses Berichts (bisher § 18 Absatz 2 FlUUG) und verweist in Bezug auf Seeunfälle, die unter den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG fallen, auf Format und Inhalt des Anhangs I der genannten Richtlinie.

Absatz 3 beinhaltet chronologisch das Verfahren bei Erstellung des Berichts, das heißt zunächst Erstellung eines Berichtsentwurfs (Satz 1), anschließend Anhörung der im Einzelnen aufgeführten Personen und Behörden zum Berichtsentwurf (Satz 2), und berücksichtigt die Inhalte von § 17 FlUUG. Ergänzungen zur Fassung des § 17 FlUUG wurden insoweit vorgenommen, als die Bewältigung von Sicherheitsuntersuchungen durch die BSU in der Vergangenheit aufgezeigt hat, dass auch den in § 7 genannten Klassifikationsgesellschaften Gelegenheit zur Anhörung gegeben werden muss. Im Falle von Seeunfällen mit tödlichem Ausgang sind nach Satz 3 auch Ehegatten bzw. Lebenspartner, volljährige Abkömmlinge und die Eltern der Toten anhörungsberechtigt. Da es bei Unfällen auf hoher See nicht unwahrscheinlich ist, dass Personen verschollen bleiben, wurde dieser Fall in Satz 3 erfasst.

Absatz 4 schließt chronologisch an Absatz 3 an und regelt die Verfahrensweise in Bezug auf von den Anhörungsberechtigten fristgerecht eingegangene Stellungnahmen. Der Absatz übernimmt den Inhalt von § 17 Absatz 2 FlUUG, wobei die bisherige Frist von 60 Tagen aufgrund der Vorgaben von Kapitel 13 Absatz 13.4 der Entschließung MSC.255(84) – Beschlussfassung über den Code über internationale Normen und empfohlene Verfahrensweisen für die Sicherheitsuntersuchung – auf 30 Tage verkürzt wurde.

Absatz 5 übernimmt die Inhalte von § 18 Absätze 4 und 5 des FlUUG und trägt Artikel 14 Absatz 1, 2. Unterabsatz der Richtlinie 2009/18/EG Rechnung. Der Wortlaut wurde an die nunmehr im SUG einheitlich verwendeten Begriffe angepasst. Da ein summarischer Untersuchungsbericht lediglich Auskunft über die an dem Seeunfall beteiligten Schiffe und den Unfallhergang gibt, ist es in diesem speziellen Fall nicht erforderlich, Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen.

§ 28 regelt die Veröffentlichung des Untersuchungsberichts und des Untersuchungszwischenberichts. Die Vorschrift übernimmt Inhalte des bisherigen § 15 SUG i. V. m. § 18 Absatz 3 FlUUG unter Berücksichtigung der Vorgaben von Artikel 14 Absatz 2 und 3 der Richtlinie 2009/18/EG.

§ 29 regelt das Verfahren der Herausgabe von Sicherheitsempfehlungen, das bislang in § 15 SUG i. V. m. § 19 FlUUG enthalten war. Absatz 2 wurde im Hinblick auf Artikel 16 der Richtlinie 2009/18/EG neu gefasst. Das mit der Richtlinie 2009/18/EG in Artikel 15 Absatz 1 eingeführte Monitoring (angemessene Weiterverfolgung der Umsetzung der herausgegebenen Sicherheitsempfehlungen durch die Adressaten) wird durch Absatz 5 umgesetzt.

§ 30 enthält Regelungen zu ausländischen Untersuchungsberichten und übernimmt inhaltlich den bisherigen § 15 SUG i. V. m. § 20 FlUUG.

§ 31 betrifft die Wiederaufnahme eines Untersuchungsverfahrens innerhalb von 10 Jahren nach Fertigstellung des Untersuchungsberichts und übernimmt inhaltlich den bisherigen § 15 SUG i. V. m. § 22 FlUUG.

Unterabschnitt 6 mit seinem § 32 regelt Zuständigkeit, Zusammensetzung und Verfahren von Untersuchungskammern. Die Vorschrift übernimmt inhaltlich den bisherigen § 15 SUG i. V. m. § 23 FlUUG.

Unterabschnitt 7 mit den §§ 33 bis 38 enthält allgemeine Regelungen in Bezug auf Datenerhebung, -verarbeitung und -nutzung, Vertraulichkeit, Datenübermittlung an öffentliche Stellen, Aufbewahrungs- und Löschungsfristen, die Arbeit der BSU zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr sowie die Beteiligung der BSU am Such- und Rettungsdienst.

§ 33 übernimmt inhaltlich die Regelung des bisherigen § 15 SUG i. V. m. 25 FlUUG, im Wortlaut angepasst an die Bedürfnisse von Seesicherheitsuntersuchungen und unter Berücksichtigung der Anforderungen für die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten nach dem Bundesdatenschutzgesetz.

§ 34 regelt den für die Sicherheitsuntersuchung äußerst wichtigen Grundsatz der Vertraulichkeit der im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung von der BSU erfassten oder niedergeschriebenen Zeugenaussagen oder sonstigen Erklärungen und sensibler und privater Daten, die die Identität von Personen preisgeben, die zu den Geschehnissen des Seeunfalls ausgesagt haben oder von dem Seeunfall betroffen sind. Hintergrund dieser Regelung ist, dass oberstes Ziel der Sicherheitsuntersuchung die lückenlose Aufklärung des Seeunfalls und die Verhinderung zukünftiger ähnlich gelagerter Seeunfälle ist. Müssten Personen, die im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung durch ihre Aussagen oder Erklärungen zur Aufklärung des Seeunfalls beitragen, über die eng gefassten Fälle des § 35 hinaus mit einer Weitergabe ihrer Daten oder Erklärungen rechnen, würde das ihre Bereitschaft zur Aussage beeinträchtigen und damit die Untersuchung des Seeunfalls durch die BSU behindern.

§ 35 übernimmt inhaltlich die Regelung des bisherigen § 15 SUG i. V. m. § 26 FlUUG, im Wortlaut angepasst an das Verfahren bei Seesicherheitsuntersuchungen und unter Berücksichtigung der Vorgaben des Bundesdatenschutzgesetzes.

§ 36 entspricht dem Wortlaut des bisherigen § 15 SUG i. V. m. § 27 FlUUG.

§ 37 entspricht dem Wortlaut des bisherigen § 15 SUG i. V. m. § 28 FlUUG mit kleinen, zumeist redaktionellen

Änderungen. Die Ergänzung in Absatz 1 dient der Umsetzung von Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2009/18/EG.

§ 38 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 15 SUG i. V. m. § 29 FlUUG mit geringfügigen textlichen Änderungen.

**Zu Nummer 23** (neue §§ 39 bis 55)

Die textliche Integrierung der bislang nur über Verweise geltenden Vorschriften des FlUUG in das neue SUG hat zur Folge, dass sich die Nummerierung der Paragraphen in den Abschnitten 4 ff. des SUG ändert. Die bisherigen §§ 20 bis 36 werden die §§ 39 bis 55.

**Zu Nummer 24** (§ 39 – neu)

Redaktionelle Folgeänderung wie zu Nummer 6.

**Zu Nummer 25** (§ 40 – neu)

Redaktionelle Folgeänderung (Anpassung der Bezugnahme aufgrund Ergänzung der Anlage).

**Zu Nummer 26** (§ 41 – neu)

Redaktionelle Folgeänderung wie zu Nummer 25.

**Zu Nummer 27** (§ 42 – neu)

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Neunummerierung.

**Zu Nummer 28** (§ 44 – neu)

Redaktionelle Folgeänderung wie zu Nummer 27.

**Zu Nummer 29** (§ 46 – neu)

Redaktionelle Folgeänderung wie zu Nummer 27.

**Zu Nummer 30** (§ 48 – neu)

Redaktionelle Folgeänderung wie zu Nummer 27.

**Zu Nummer 31** (§ 49 – neu)

Redaktionelle Folgeänderung wie zu Nummer 27.

**Zu Nummer 32** (§ 50 – neu)

Redaktionelle Folgeänderung wie zu Nummer 27.

**Zu Nummer 33** (§ 51 – neu)

Redaktionelle Folgeänderung wie zu Nummer 27.

**Zu Nummer 34** (§ 53 – neu)

Die neu gefasste Nummer 1 in Absatz 1 klassifiziert die Fälle in denen einer Rechtsverordnung, die nach dem – neu geschaffenen – § 22 Absatz 4 SUG erlassen wurde bzw. einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwider gehandelt wurde, als Ordnungswidrigkeit. Die neu gefasste Nummer 1a entspricht inhaltlich der bisherigen Nummer 1 (des bisherigen § 34) in einer redaktionellen Anpassung. Die Änderungen in den Nummern 2 bis 6 sind redaktionelle Folgeänderungen.

Die Neufassung des Absatzes 2 berücksichtigt in Nummer 1 den neuen Ordnungswidrigkeitstatbestand in Absatz 1 Nummer 1 und dient der Umsetzung von Artikel 22 der Richtlinie 2009/18/EG, wobei der Bußgeldrahmen auf bis zu fünfundzwanzigtausend Euro festgesetzt wurde. Nummer 2 entspricht dem bisherigen Absatz 2.

**Zu Nummer 35** (Einfügung der §§ 56 und 57)

Mit § 56 wird eine Ermächtigungsgrundlage für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geschaffen, zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr durch Verordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Anlage zum SUG in Anpassung an den Gesamtbestand der völkerrechtlich als verbindlich und aufgrund innerstaatlichen Rechts anzuwendenden oder gemeinschaftsrechtlich in Kraft getretenen Seefahrtsbezogenen internationalen Untersuchungsregelungen zu ändern. Eine derartige Rechtsetzungsermächtigung existiert bereits im Schiffssicherheitsgesetz (§ 15 SchSG). Diese hat sich angesichts der Menge von Entschließungen und Empfehlungen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) und deren Änderungen sowie von Verordnungen und Richtlinien des Europäischen Parlaments und des Rates in der Vergangenheit bewährt, um die insbesondere auf EU-Ebene mitunter sehr kurzen Umsetzungsfristen einzuhalten und die Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland zu vermeiden.

§ 57 enthält eine Übergangsregelung für Sicherheitsuntersuchungen von Seeunfällen, die vor dem Tag des Inkrafttretens des neuen SUG eingeleitet worden sind.

**Zu Nummer 36** (Anlage zum Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz)

Die Anlage wird aufgrund verschiedener Ergänzungen neu gefasst.

## Zu Artikel 2 (Neubekanntmachung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes)

Enthält die Ermächtigung zur Neubekanntmachung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes und ist durch die Neunummerierung zahlreicher Vorschriften, die aus der textlichen Integrierung von Regelungen des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes unter gleichzeitiger Streichung des § 15 SUG resultiert, dringend geboten.

## Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Regelt das Inkrafttreten.

**Anlage 2**

## Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Gesetzes auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit dem Gesetzentwurf wird eine neue Informationspflicht für die Wirtschaft eingeführt. Das Ressort hat die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Bürokratiekosten nachvollziehbar dargestellt. Danach dürften sich die Bürokratiekosten nur marginal erhöhen. Der Regelungsentwurf hat keine Auswirkungen auf Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger. Für die Verwaltung werden vier neue Informationspflichten eingeführt.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages daher keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

**Anlage 3**

## Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 884. Sitzung am 17. Juni 2011 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

**Zu Artikel 1 Nummer 22** (§ 24 Absatz 8 SUG)

In Artikel 1 Nummer 22 ist in § 24 Absatz 8 die Angabe „§ 35 Absatz 4“ durch die Angabe „§ 35 Absatz 5“ zu ersetzen.

B e g r ü n d u n g

Die Fassung des Entwurfs enthält offensichtlich ein redaktionelles Versehen.

§ 14 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes – FlUUG – (in Verbindung mit § 15 Absatz 1 des Seeunfall-Untersuchungs-Gesetzes), dem § 24 des Gesetzentwurfs im Wesentlichen entspricht, verweist in seinem Absatz 9 auf die entsprechende Geltung des § 26 Absatz 4 FlUUG. Der Regelungsinhalt des § 26 Absatz 4 FlUUG wurde aber in § 35 Absatz 5 des Gesetzentwurfs übernommen (und nicht in dessen Absatz 4). Der Verweis ist daher entsprechend anzupassen.

**Anlage 4**

## Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt zu dem Vorschlag des Bundesrates wie folgt Stellung:

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Der Vorschlag dient der Beseitigung eines Redaktionsversehens.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333